11e Année ø N° 516 — 50 Centimes — 8 Août 1908 ø Tous les Sam

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : les Athlètes étrangers à Paris

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra.

LE TOUR DE FRANCE

Petit-Breton et Garrigou à la sortie d'Orthez

Voir pages 100 *et* 101 « Mon Carnet de Route », par Petit-Breton

Abonnements :
Paris et Départements . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changements d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE

SEUL LE **BANDAGE CLAVERIE**

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

ED. PINAUD
3, PLACE VENDÔME
ARIS

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT
Flirt

VIVENT LES VACANCES !
Oui, mais à condition d'avoir une excellente Bicyclette
Gladiator
MODÈLES A 2 & 3 VITESSES
LUXE, TOURISTE, ETC... — Catalogue de luxe franco.
GLADIATOR ✠ USINES AU PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

A. FORNIDYN

La voiture de ville la plus agréable est le
Petit Landaulet
Vinot Deguingand
10/14 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

Cycles, Tricars, Trivoiturettes
Cycles Griffon Courbevoie (Seine)
GRIFFON
DÉTAIL 22, Av. de la Gde-Armée.

OTEL DE LA DENT D'HÉRENS
yens de Sion. Alt. 1300 m. Valais. Suisse. Ligne
plon. Station Sion. Admirable séjour d'été. Mai-
de premier ordre. Demander prospectus.

LA GRANDE MARQUE DES VOITURETTES
FOUILLARON
VOITURES et VOITURETTES *à changement de vitesse progressif. Grande économie de pneus et d'essence.*
USINES : LEVALLOIS-PERRET

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

La Semaine Comique,

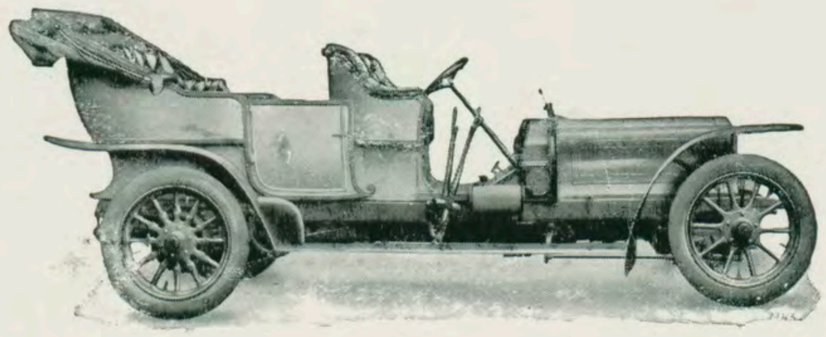
Vu le succès des mannequins aux courses, les Sociétés d'encouragement créent un prix spécial pour des « Amazones Directoire ».

par Henriot.

— Mais il y a du danger dans la mer!
— C'est une erreur! L'océan est encore un des rares endroits où un rentier n'ait pas à craindre d'être assassiné.

PARFUM
VIVITZ
L·T·PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion . Sachets
ETC.

MORS



Simples
Souples
Silencieuses

VOITURES
à Chaînes
et à Cardan

48, Rue du Théâtre. PARIS

Lire *FEMINA* NUMÉRO DU 1er AOUT

NOUVEAU BANDAGE
Vte S.G.D.G.
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Seul recommandé par tous les médecins et chirurgiens. L'appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, car le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

Franco Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ
et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de *EMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
Sur Présentation de leur quittance d'abonnement).

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**
Plus de FEU — Plus de TARES
MARQUE DE FABRIQUE

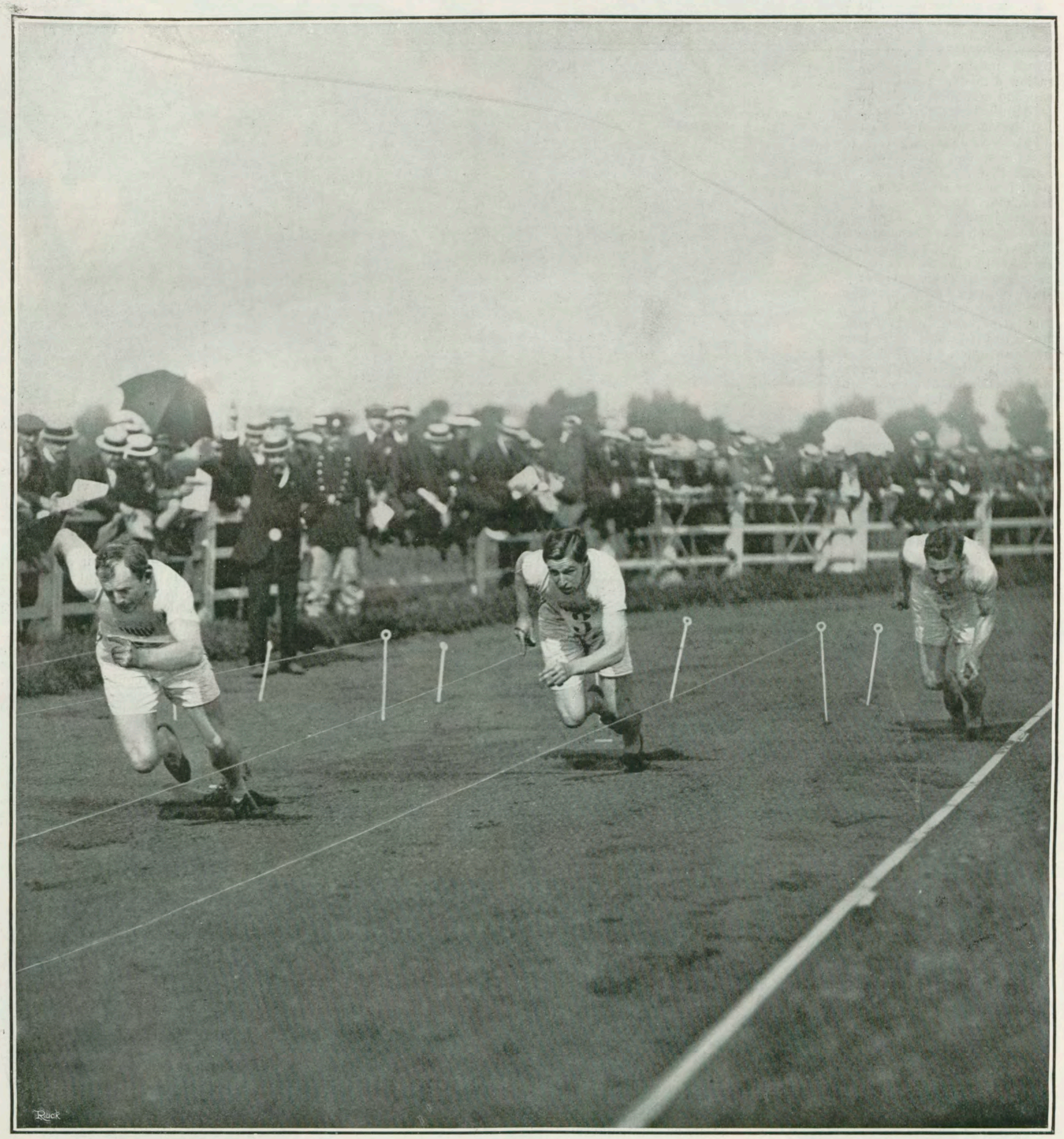
Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Vessigons, Engorgements des jambes ***Suros***, Eparvins, etc.
DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

8 Août 1908 ✠ N° 516
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.



LES ATHLETES ÉTRANGERS A PARIS ✠ LE DÉPART DU 200 MÈTRES PLAT

A la suite des Jeux Olympiques qui se sont terminés à Londres l'autre semaine, l'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques avait eu l'excellente idée d'amener à Paris un certain nombre des athlètes américains, anglais et grecs qui avaient pris part à ces tournois. Cette heureuse initiative nous valut d'assister, samedi et dimanche, au Stade de Colombes, à deux splendides journées de sport, dans lesquelles, il faut le dire, nos compatriotes ne jouèrent guère qu'un rôle de comparses. Toutes les épreuves scratch, à l'exception du lancement du poids, revinrent aux étrangers, et plus spécialement aux Américains, qui sont d'admirables athlètes. Notre photographie représente le départ de la finale du 200 mètres scratch, qui fut gagnée par Hamilton, du Chicago A. C., en 22 secondes.

CHEZ LES AVIATEURS

Par FRANÇOIS PEYREY

De tous côtés, les oiseaux artificiels se préparent, impatients de prendre leur vol. Qui leur donnera le terrain où ils pourront, en paix, se livrer à leurs ébats?

Le monoplan Robert Esnault-Pelterie II.

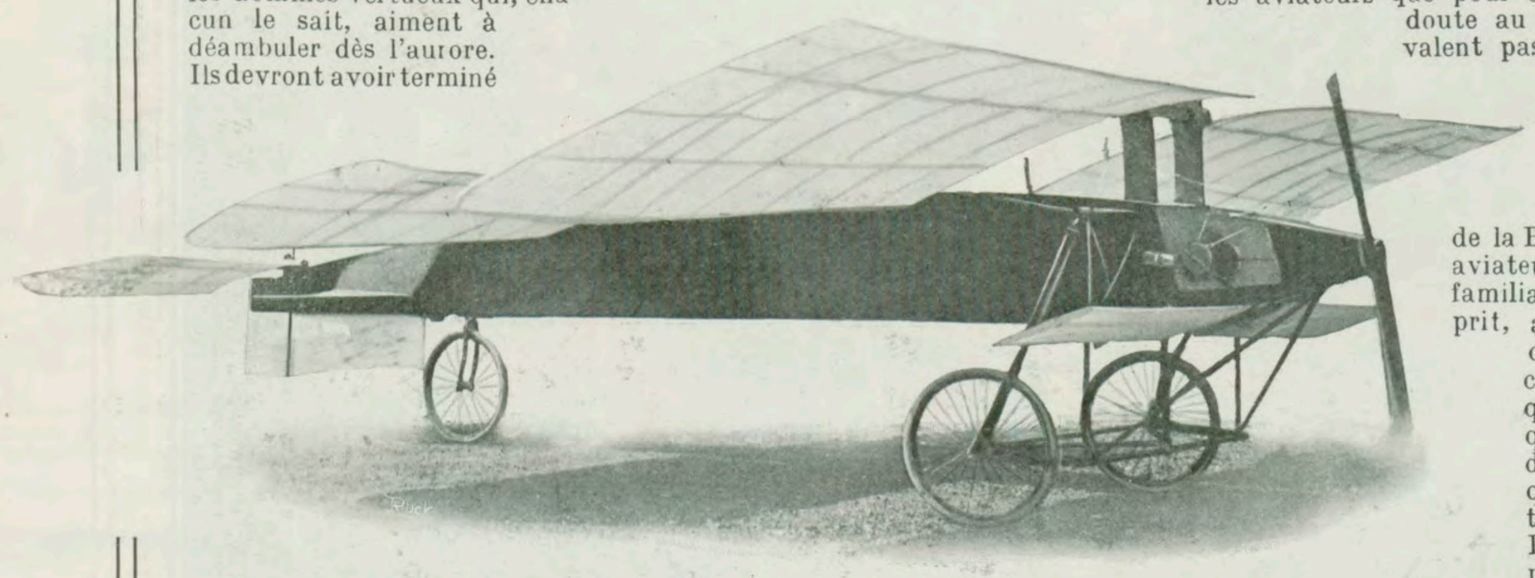
L'appareil est semblable à celui de l'année dernière, mais les formes sont plus ramassées, et il offre moins de résistance à la pénétration.

Au moment où j'écris, nos aviateurs ne sont encore pas complètement remis de l'émotion provoquée dans leur groupe par une récente décision de l'autorité militaire. L'autorisation d'évoluer sur le terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, qui, depuis l'an dernier, sert à la plupart d'entre eux de champ d'expériences, leur fut soudainement retirée, le 25 juillet, pour leur être rendue, d'ailleurs, mais avec restrictions, quatre jours après, à la suite des démarches de M. Georges Besançon, secrétaire général de l'Aéro-Club de France, représentant cette société; du capitaine Ferber, au nom des aviateurs, et de M. Louis Blériot, représentant la Chambre syndicale des Industries aéronautiques.

Après avoir gémi, les adeptes de la locomotion nouvelle sont dans la joie. La cuvette, le désert minuscule des Moulineaux est derechef à leur disposition. L'autorité militaire leur demande seulement d'imiter les hommes vertueux qui, chacun le sait, aiment à déambuler dès l'aurore. Ils devront avoir terminé leurs essais, commencés à l'aube, à six heures du matin, c'est-à-dire à l'arrivée des troupes, et s'assurer quotidiennement d'un service d'ordre, ainsi fixé par M. Lépine, préfet de police: un sous-brigadier et huit hommes, taxés 18 fr. 50. Ce service prendrait une plus grande importance si les riverains devenaient trop encombrants, malgré l'heure matinale.

Car les riverains portent la responsabilité de la mesure radicale, désinvolte, de l'autorité militaire. Le terrain était, en effet, devenu tous les jours le rendez-vous d'êtres néfastes, d'une foule de polissons en vacances, multitude oisive, encombrante, grossière, inquiétante à tous les points de vue, dont l'insupportable présence énervait les expérimentateurs. Aussi, de graves accidents étaient-ils à redouter, tant pour les aviateurs que pour certains gaillards que l'on eût estimés sans doute au poids de l'or, alors que de leur vivant ils ne valent pas grand'chose. D'autre part, le terrain trop petit est empli par les remous déterminés par les collines de Meudon et les hautes constructions de Paris.

Aussi est-il désirable de voir se fonder, sans plus tarder, la Société qui organisera aux environs de Paris, au commencement de la Beauce, par exemple, le parc d'aviation où les aviateurs seront vraiment chez eux, et pourront se familiariser, dans le calme, en toute liberté d'esprit, avec leurs appareils. Le terrain du parc d'aérostation de l'Aéro-Club de France, aux côteaux de Saint-Cloud, a coûté 260.000 francs, qui furent très rapidement souscrits par quelques personnes. Il est donc tout naturel d'émettre l'espoir d'un parc d'aviation. Cinquante hectares suffisent. La contenance du terrain de M. Robert Esnault-Pelterie, à Buc, n'est pas plus grande, et l'on y manœuvre à souhait un oiseau artificiel. Enfin, l'aviateur qui volera sur cinquante hectares, se risquera certainement à l'extérieur.



Le monoplan-tandem de Pishof-Kœchlin.

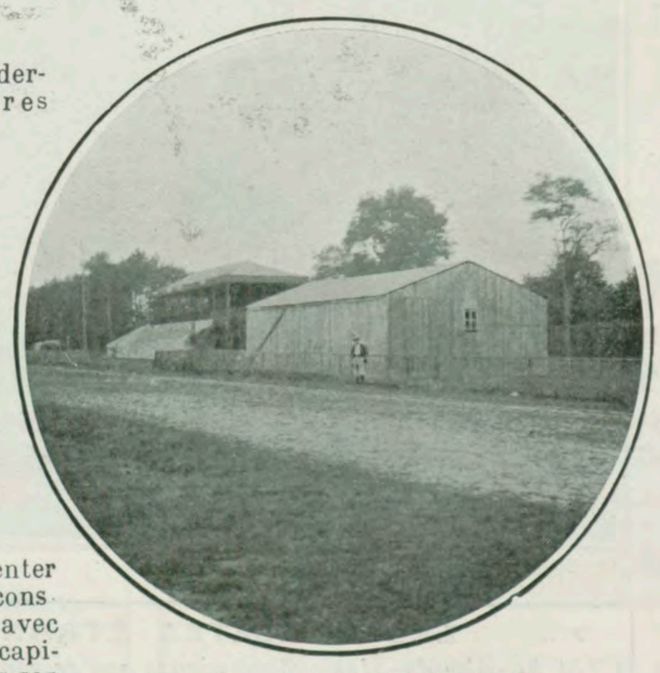
Le corps offre cette curieuse particularité de ressembler à une périssoire, dans laquelle le conducteur est assis.

M Paul Kœchlin.

Le collaborateur de M. A. de Pishof, a fait récemment ses débuts dans l'aviation.

Les nouveaux aéroplanes Les dernières machines volantes expérimentées à Issy-les-Moulineaux, après que M. Louis Blériot eut prouvé, au début de juillet, l'indiscutable supériorité de l'aéroplane à surface unique sur le biplan, sont dus au capitaine Ferber, à MM. Gastambide et Mengin, à MM. A. de Pishof et P. Kœchlin.

Avant d'expérimenter le monoplan qu'il a construit en collaboration avec M. Levavasseur, le capitaine Ferber a repris son entraînement à bord d'un biplan exactement semblable à son précédent aéroplane, détruit en 1904,



Le hangar des Wright, au Mans.

Derrière ces quelques planches, quel mystère se cache? Peut-être le saurons-nous dans quelques jours.

à Chalais-Meudon, par une tempête. Les ailes de ce biplan sont flexibles à leur extrémité et munies de focs, afin de faciliter la stabilité transversale et le virage. Envergure: 11 mètres; surface: 40 mètres carrés; poids total, monté: 400 kilos; moteur: 50 chevaux Antoinette, actionnant, à l'avant, une hélice à deux branches. A l'avant, un gouvernail de profondeur; à l'arrière, une queue stabilisatrice et un gouvernail vertical de direction. Pour prendre son essor, l'appareil roule sur deux roues disposées en tandem, tandis que des béquilles patins, placées sous les ailes, les préservent du sol, aux instants critiques du départ et de l'atterrissage.

Le monoplan-tandem de Pishof-Kœchlin est constitué par trois paires d'ailes fixes. Le premier plan a 7 mètres d'envergure; le second 5 mètres; le troisième 3 mètres. Ces ailes surplombent le corps, établi en bois de peuplier, et dont la forme rappelle une périssoire. L'hélice, à l'avant, est actionnée par un 16-20 chevaux Dutheil-Chalmers. Sous le bec de la périssoire, l'équilibreur. Longueur totale: 7 m. 50; surface: 18 mètres carrés, poids, monté: 200 kilos.

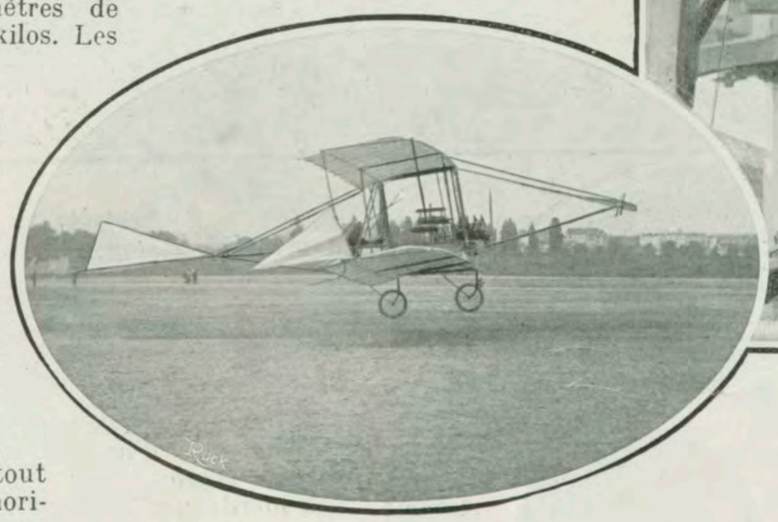
Ces trois aéroplanes ont exécuté leurs premiers vols, variant entre 100 et 300 mètres.

M. René Gasnier a été également empoigné par l'aviation. Sans renoncer, bien entendu, au bon vieux ballon sphérique, dont il est l'un des meilleurs champions, M. René Gasnier a construit, dans sa propriété du Fresne, près d'Angers, un aéroplane biplan. La machine volante, de 9 mètres de longueur, de 10 mètres d'envergure et de 30 mètres de surface, pèse, montée, 400 kilos. Les plans, tendus de papier parcheminé du Japon, superposés, sont aussi unis que possible. Leur bord antérieur présente une épaisseur de 5 centimètres; ils s'allongent suivant trois arcs de courbures différentes (1/40 de flèche), et un peu de dièdre leur a été donné.

L'hélice, à l'arrière de la surface portante, est actionnée par un moteur Antoinette de 40-50 chevaux. Gouvernail unique à l'avant, déterminant la direction, tout comme les mouvements horizontaux. Commandé par un seul volant, il est d'une grande simplicité, s'incline dans tous les sens.

A l'arrière, un empennage stabilisateur n'offrira que peu de résistance à la pénétration. Vitesse d'allégement prévue: 15 mètres à la seconde. M. René Gasnier a impatiemment attendu le bruit familier des luisantes faulx que l'on aiguise pour couper l'herbe haute... Sous peu de jours, dans les belles prairies rases du confluent de la Maine et de la Loire, s'envolera l'oiseau artificiel du distingué sportsman.

Enfin, M. Robert Esnault-Pelterie reprend actuellement ses expériences interrompues par les réparations nécessitées par l'atterrissage



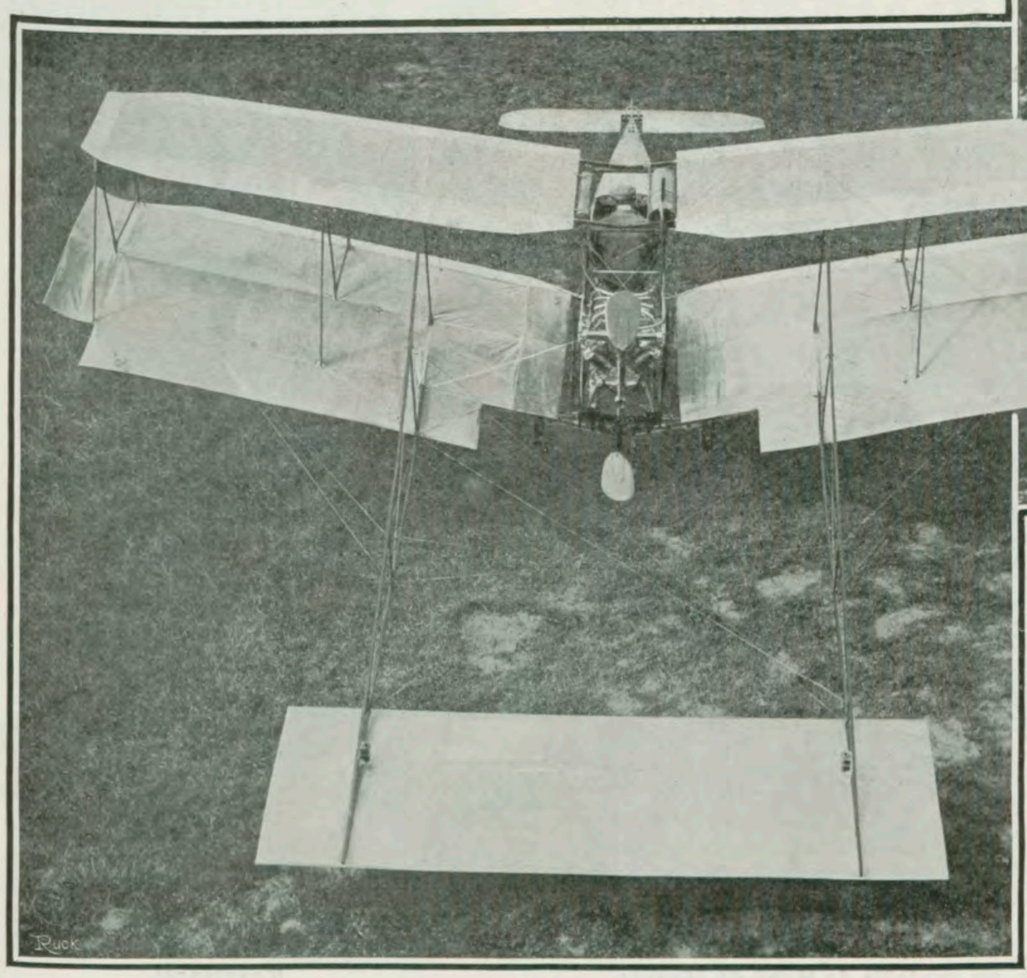
Le biplan Ferber en plein vol.

Les ailes de ce biplan sont flexibles à leur extrémité et munies de focs.

Le capitaine Ferber.

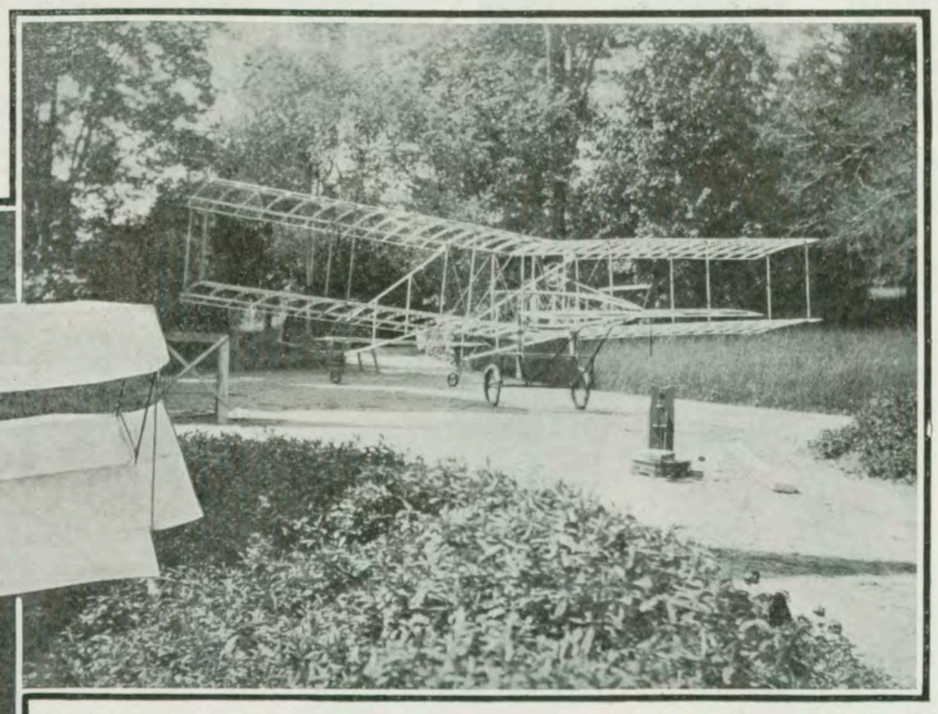
C'est en uniforme que l'auteur de Pas à pas, saut à saut, vol à vol *se livre à ses expériences.*

brutal qui termina un vol dont la hauteur maxima fut de 30 mètres! Le monoplan de l'aérodrome du Trou-Salé a une surface totale de 17 mètres carrés, est actionné par un moteur R. E. P. 25-30 chevaux, et pèse, monté, 375 kilos. Son poids atteindra 410 kilos lorsqu'il sera muni d'un réservoir d'essence de 55 litres. L'hélice, à quatre branches,



Le biplan Zens vu de l'arrière.

Cet aéroplane doit être expérimenté ces jours-ci. Il est muni d'un moteur Antoinette de 50 chevaux.



L'aéroplane Gasnier.

Le biplan René Gasnier a 9 mètres de long, 10 mètres d'envergure et 30 mètres de surface. Monté, il pèse 400 kilos. L'hélice, à l'arrière, est actionnée par un moteur Antoinette de 40-50 chevaux.

a un rendement de 84 pour cent. L'aéroplane est aussi « fin », aussi peu résistant que possible à la pénétration. L'on ne remarque, à l'extérieur, que quatre haubans. Toutes les commandes intéressant la direction ou les divers organes, sont dissimulées dans l'épaisseur des ailes ou dans le corps fusiforme muni d'une quille, et surplombé par un plan vertical. A l'arrière, un empennage en queue d'aronde et un gouvernail de direction. L'ensemble repose sur une roue caoutchoutée et un galet en bois de charme — en tandem. Le départ s'exécute comme par le passé, l'aéroplane roulant sur la roue médiane et la roue de l'une des ailes. Le *R. E. P. II* est plus ramassé, plus trapu que l'aéroplane de l'an dernier. Comme le précédent, il se rapproche à merveille de la forme de l'oiseau.

FRANÇOIS PEYREY.

(Clichés de notre envoyé spécial).

MON CARNET DE ROUTE (1)

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Petit-Breton tient toujours la tête de loin dans le Tour de France, et on peut être assuré de sa victoire, s'il n'est pas victime d'accident avant Paris

PARIS n'est plus très loin, et j'espère, la semaine prochaine, y faire une entrée qui me récompenserait des pénibles efforts que j'ai dû fournir pendant toute cette période. J'ai obtenu un sursis pour mes vingt-huit jours régimentaires, que je devrais faire en ce moment. Je serais heureux de prouver aux autorités militaires que j'ai bien fait de leur demander cette faveur, en passant en vainqueur les portes de Paris.

Je ne crains qu'un accident, mais j'espère que la Fortune voudra bien continuer à me sourire et que je n'aurai pas à me plaindre de la guigne. Ce serait trop navrant de me voir déposséder d'un trophée que je crois avoir mérité par cette suite de performances, qui m'ont permis de me placer à toutes les étapes parmi les premiers du classement. Je n'en tire, d'ailleurs, aucune vanité. Je ne suis ni fat, ni prétentieux à ce point. Tout le mérite en revient d'abord à ma bicyclette, ensuite à mon régime. Grâce à l'une et l'autre, je n'ai eu qu'à

Au contrôle d'Auch.

Le premier peloton, qui comptait sept coureurs, Petit-Breton en tête, se présente à 6 h. 7 m., au contrôle du pont de la Treille, à 77 kilomètres de Toulouse.

Le groupe de tête à Mirande

Ils étaient encore sept, à 30 kilomètres plus loin, sous la voûte sombre qui enjambe la grande rue de Mirande.

François Faber.

A enlevé trois premières places, à Belfort, à Lyon et à Toulouse, sur bicyclette Peugeot.

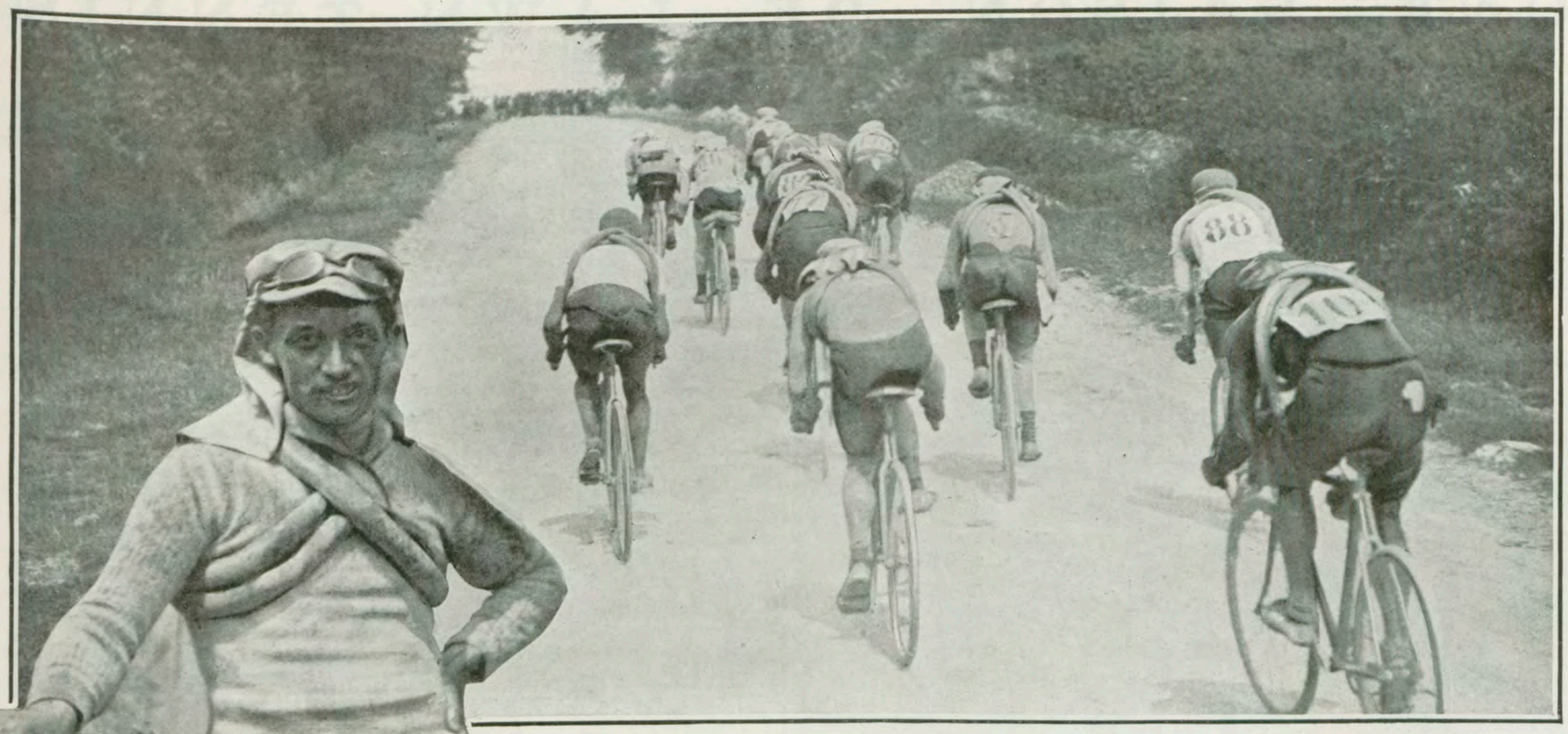
Maurice Martin, au contrôle de Mont-de-Marsan.

L'apôtre de la bicyclette ne pouvait manquer de suivre la dixième étape. Il a donné le départ après la neutralisation du contrôle de Mont-de-Marsan.

Rossignoli.

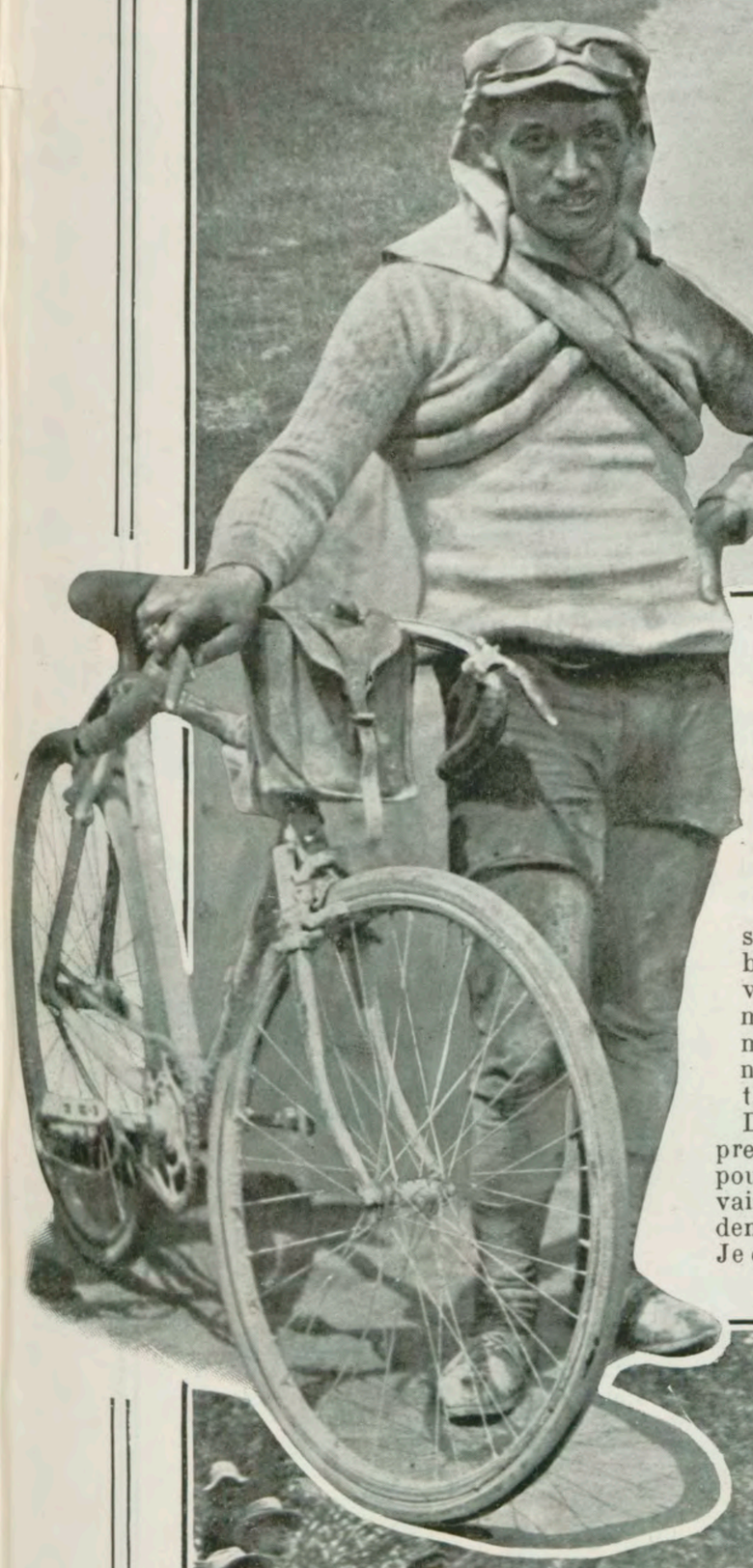
Le courageux coureur italien a pris la deuxième place à Bayonne. Bicyclette Alcyon, pneus Dunlop.

(1) Voir les numéros 514 et 515.



Une côte après Casteljaloux.

La dixième étape fut une petite promenade de santé. Douze coureurs restèrent en groupe depuis le départ et arrivèrent ainsi à Bordeaux.

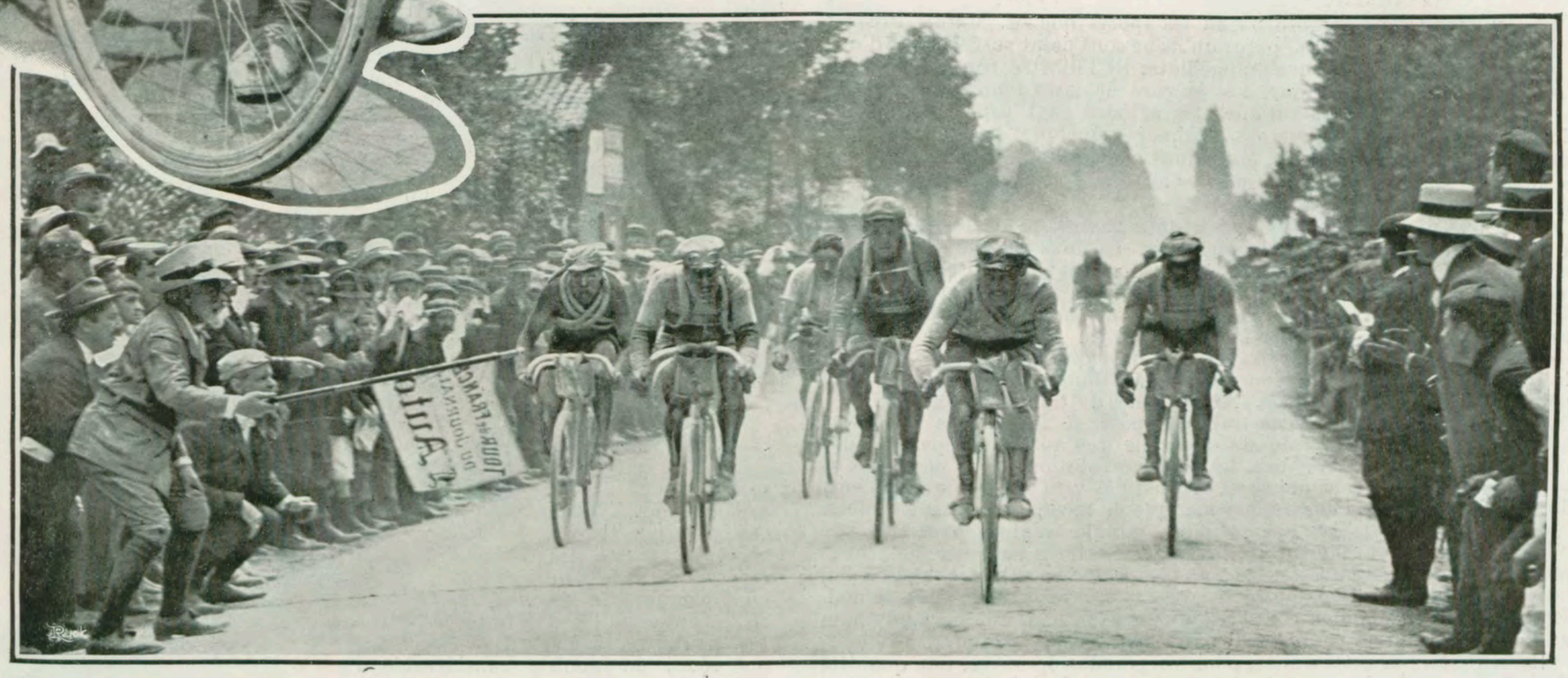


me laisser vivre et à continuer. Ma fidèle Peugeot a toujours fait preuve de la plus grande soumission, obéissant à toutes mes prières, accomplissant, sans jamais... grincer ni s'abîmer, ce calvaire long et pénible. Quant à mon régime, vous constaterez qu'il met vraiment bien des atouts dans mon jeu, et qu'à valeur égale, je suis fort avantagé. J'ai des camarades qui trouvent beaucoup plus agréable d'aller se promener et de visiter les villes plutôt que d'aller se reposer. Evidemment, cette manière de faire offre plus de charme, mais ils payent, plus ou moins tard, ces fatigues minimes; elles finissent par prendre une certaine importance lorsqu'elles s'ajoutent à celles de la route.

Dès que j'arrive à l'étape, je vais immédiatement prendre un bain. Puis, je fais un petit tour. très petit, pour me dérouiller les jambes, qui en ont besoin. Et je vais me coucher. Je reste au lit jusqu'à 7 heures et demie. Je descends dîner et je me recouche à 9 heures. Je dors jusqu'à midi, et après avoir déjeuné, je m'étends à nouveau sur mon lit. Même si je n'ai pas sommeil, je me repose et je fais tous mes efforts pour tâcher de somnoler encore. Je me lève pour dîner et je me recouche jusqu'à 2 heures du matin, heure à laquelle je me dirige vers le contrôle du départ. Enfin, je me repose le plus possible, car il faut récupérer les forces dépensées dans l'étape précédente et en prendre pour la suivante.

Quant à ma nourriture, elle est bien simple. A table, je ne suis aucun régime. Je n'en ai qu'un pour la course. Je prends des aliments liquides, jamais de mets solides. Je bois du chocolat, de la crème de riz. du thé et de la limonade. J'ai toujours deux bouteilles de trois quarts de litre environ dans le sac qui est attaché à mon guidon. Je bois énormément pendant la course, alors que dans la vie ordinaire je m'abstiens de tout liquide.

LUCIEN PETIT-BRETON.



Paulmier.

Un nouveau, un jeune, qui a enlevé brillamment la première place à l'emballage à l'arrivée à Bordeaux. Bicyclette Peugeot.

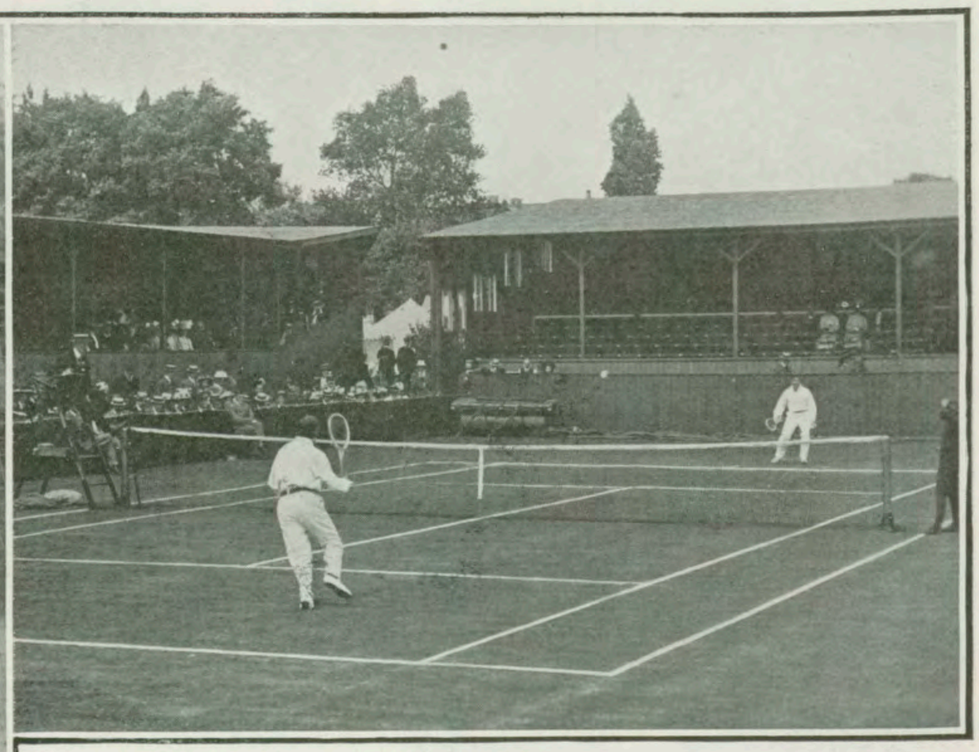
L'arrivée au pont de la Maye.

C'est à 12 kilomètres du centre de la ville que se fit l'arrivée à Bordeaux. Douze coureurs y arrivèrent en groupe au milieu d'une foule compacte. Paulmier se classa premier, devant Passerieu, F. Faber et Garrigou.

UNE SAISON DE LAWN-TENNIS

Par FERNAND BIDAULT

Hillyard et Dohérty.
Vainqueurs de l'épreuve de tennis (double-messieurs) disputée à Wimbledon, pour les Jeux Olympiques.



La finale du simple-messieurs.
MM. Ritchie et O. Froitzheim se disputent la première place. Ce dernier ne fut battu que de peu de points.

Epreuves nouvelles et nouveaux outsiders ✍ Les dames sont en progrès ✍ Ne parlons pas des Jeux Olympiques ✍ Une grande épreuve par équipes ✍ La « Raquette d'Or » à Houlgate ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Le lawn-tennis compte parmi les sports que M. Marcel Prévost estime négligeables, parce qu'ils ne sont point susceptibles d'une application pratique immédiate. Si l'illustre romancier instituait une république, les joueurs de lawn-tennis en seraient bannis. Peut-être en fera-t il une : les artistes sont capables de tout. En attendant, nous continuerons d'échanger quelques balles, sans autre résultat que de nous divertir. Mais nous essaierons de le faire avec plus de méthode que jamais, pour mériter au moins les circonstances atténuantes.

Ce fut une période d'innovations en tous genres, que celle qui s'ouvrit en avril, pour le lawn-tennis de plein air. Et nous ne pouvions laisser passer toute cette série de tentatives intéressantes, approuvées par un succès de bon aloi, sans la noter au passage pour l'Histoire. Je ne sais si quelque court de lawn-tennis deviendra jamais aussi célèbre que certaine salle de jeu de paume de nos pères ; mais il n'est pas exagéré de dire que les annales de l'athlétisme présenteront un jour autant d'importance que celles du moteur à explosions. Avec moins de fracas, certes, l'athlétisme rénovateur est en train d'imposer à nos mœurs une révolution au moins aussi profonde que celle due au développement des transports rapides. A vrai dire, les deux révolutions sont parallèles et se complètent, effort combiné et irrésistible vers un bouleversement, dont nous ne pouvons encore, par manque de recul, noter tous les effets.

La saison des belles épreuves

Cet aperçu philosophique n'était peut-être pas indispensable pour constater la tendance remarquée chez nos joueurs de lawn-tennis à se comporter en athlètes. Mais enfin, un aperçu philosophique, à aussi basse tension, ne peut pas faire de mal. Et ça ne peut que donner, du jeu qui nous occupe, une haute opinion aux personnes qui ne l'apprécient pas encore à son juste prix.

Il nous est venu cette année, pour les grandes épreuves, une quantité de joueurs et de joueuses dont la valeur, minime jusque-là, semblait s'être élevée simultanément, comme par un mot d'ordre mystérieux. Mon Dieu, personne, encore, n'a pris la place de Decugis et de Germot, c'est entendu. Mais, à la hauteur des Vacherot, Aymé, Gillou, Muhr, éternels outsiders, aujourd'hui retirés des affaires, sont arrivés une demi-douzaine de nouveaux, bien plus jeunes, qui s'appellent Wallet, Micoud, Blanchet, Lawton, Mény, Rœderer ; et tout de suite après, un nombre déjà considérable de bons joueurs, que rien n'empêche d'être les gagnants des épreuves de demain.

Cette élévation de niveau a si bien suivi l'effort donné, depuis la saison dernière, par les dirigeants du lawn-tennis français, qu'on peut, sans trop d'invraisemblance, la considérer comme son résultat direct. Il suffisait, peut-être, de créer de belles épreuves pour faire naître de bons joueurs. On en a créé avec un bon sens qui ne préside pas toujours aux destinées du monde de l'athlétisme.

On a créé les Championnats de France. Je sais bien que l'institution première en est ancienne. Mais seul, Tristan Bernard a conservé un souvenir précis de ces origines obscures. Ce qu'il faut noter, c'est que l'on a, cette année, recréé, si vous préférez, ces épreuves indispensables. On a fait de ces championnats, ce qu'on s'étonne qu'ils n'aient pas encore été : un véritable tournoi, disputé en un seul lieu, par les soins d'un seul club organisateur. On sait que le succès a passé les espérances ; les divers championnats de seconde série, les épreuves les plus importantes, peut-être, à l'égard de l'avenir, ont réuni un nombre considérable d'engagements.

Le Prix Driva était aussi une innovation. Ce handicap simple ne procédait pas, théoriquement, d'une conception nouvelle.

Il nous manquait l'épreuve par équipes, l'épreuve-type de tous les sports athléti-

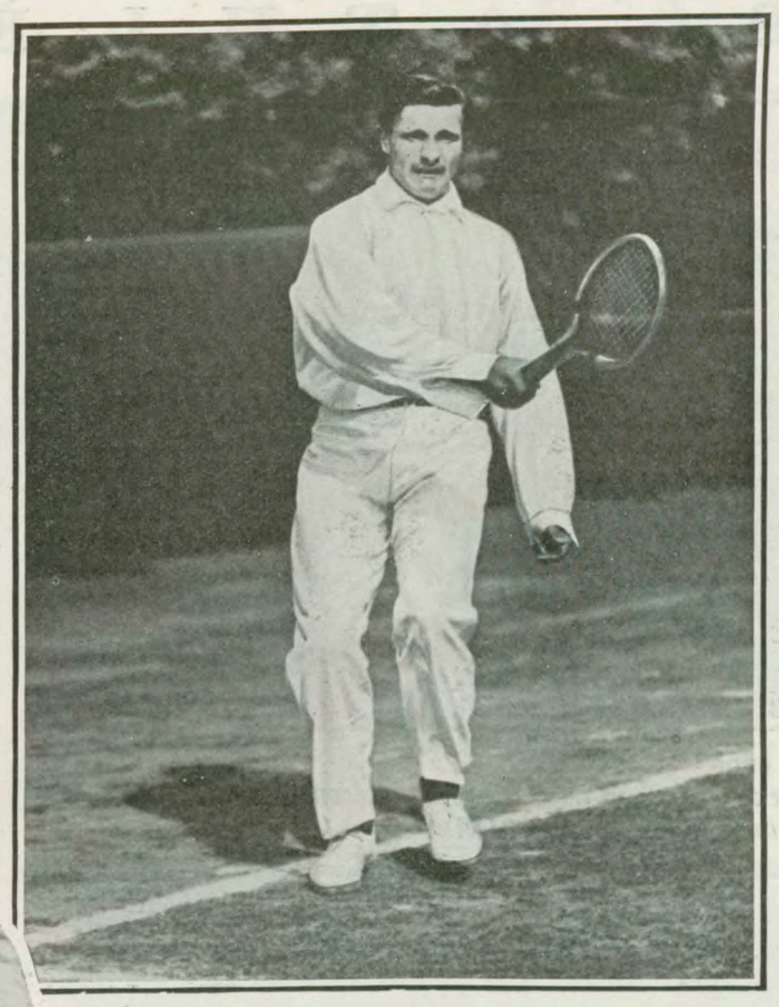
J.-G. Ritchie.
Vainqueur de l'épreuve de tennis simple, a remporté une brillante victoire.

ques, pratiqués par des amateurs, celle où l'esprit de club est un élément puissant d'émulation : la « Raquette d'Or », organisée le 23 août, à Houlgate, par la *Vie au Grand Air*, et superbement dotée par M. Pierre Lafitte, nous donne toute satisfaction à cet égard. La saison de 1908 est bien la saison initiale de toutes les belles épreuves.

Les dames sont là Peut-être, un jour, faudra-t-il instituer une « Raquette d'Or » pour les dames. Quand ces dernières se mettent sérieusement à faire des progrès, elles donnent une jolie leçon à leurs partenaires du sexe fort. Je ne crois pas que jamais, en aucun sport, toute une catégorie d'athlètes ait fait, chez nous, des progrès comparables à ceux que les « ladies » ont réalisé cette saison en lawn-tennis.

Je n'entends point parler de Mme Fenwick, la mieux douée de nos joueuses, qui ne faisait guère qu'une rentrée, d'ailleurs marquée par le gain de deux Championnats de France et des deux Championnats de l'île de Puteaux : Mlle Péan, Mlle Masson, qu'on regretta de ne pas voir à la Croix-Catelan, Mme Gallay, Mme d'Eclaibes, sont encore des joueuses dont la précision scientifique nous était connue.

Mais il y eut, au cours de ces trois mois, une quantité de révélations, ou, si vous voulez, d'affirmations, dont je me contenterai de signaler les plus émouvantes : Mme Decugis, Mlle Speranza, Mlle J. Mathey, Mlle Lejeune, Mlle Régnier, Mme Germot, Mlle Raunheim, Mlle Denné-Ceyras, Mlle Kauffmann, Mlle Bunau-Varilla. Les oublis, s'il y en a, sont dus à une faute d'impression...



O. Froitzheim.

Vaincu dans la finale par Ritchie, Froitzheim, qui représentait l'Allemagne, s'est révélé un joueur de premier ordre, que nous aurons l'occasion d'applaudir cette année.

Parisiens, Provinciaux et Anglais Nous avions espéré quelques heures que nous ne verrions pas, dans la finale du Championnat simple, le match Decugis-Germot. Nous y aurions sans doute perdu, car ce fut une des plus jolies parties auxquelles il nous fut donné d'assister. Decugis étourdissant d'abord son rival, qui revint à la vie, en même temps qu'au filet, grâce à un jeu de volée minutieusement placé, pour ne plus céder, à peu près qu'à l'épuisement.

Mais enfin, nous l'avions espéré tout de même pour pouvoir chanter la venue d'un nouveau champion, et parce que ce champion eût été de la province. On demeurait d'accord, en effet, que Lawton, de Bordeaux, battrait Germot, de Paris. Il n'en fit rien; son jeu coupé, adroit et fin, fut, en définitive, trop lent et un peu trop hésitant, pour lui assurer la victoire. Mais nous avons vu là un très bon joueur provincial, qui fera parler de lui.

Nous regrettons que la province ne nous ait pas envoyé plus de représentants. Deux Lillois, deux Lyonnais, un joueur d'Enghien (?). deux joueurs d'Evian (??) ce ne doit pas être toute la province. Il doit y avoir, soigneusement cachés à nos regards, de très bons joueurs dans toutes les régions de la France, bien que l'absence de courts couverts dans la plupart des départements ne favorise pas précisément un entraînement suivi.

La *Vie au Grand Air* organise la « Raquette d'Or » Si l'on joue beaucoup au lawn-tennis, à présent, sur les plages, on n'y joue plus dans le dessein de passer le temps, comme on fait des pâtés de sable, en dépit d'un âge avancé. On y joue presque comme si l'on avait sa vie à gagner à cet exercice. Et une plage qui se respecte tant soit peu possède désormais son club de tennis.

C'est pourquoi une épreuve par équipes interclubs et inter...plages, due à une conception toute nouvelle chez nous, ne peut manquer d'obtenir le succès qu'elle mérite. Cette épreuve, la *Vie au Grand Air* a voulu la créer dès cette saison, et elle a confié, pour la première année, l'organisation au Sporting-Club d'Houlgate, dont les courts, admirablement installés, vont connaître, à partir du 23 août, une belle animation. Il est entendu que le club détenteur du challenge, offert par M. Pierre Lafitte, sera chargé, les années suivantes, de cette organisation pendant sa « grande semaine ». Ce n'est pas là, seulement, un encouragement donné aux joueurs, qui trouvent dans ce tournoi un emploi des plus intéressants de leurs aptitudes.

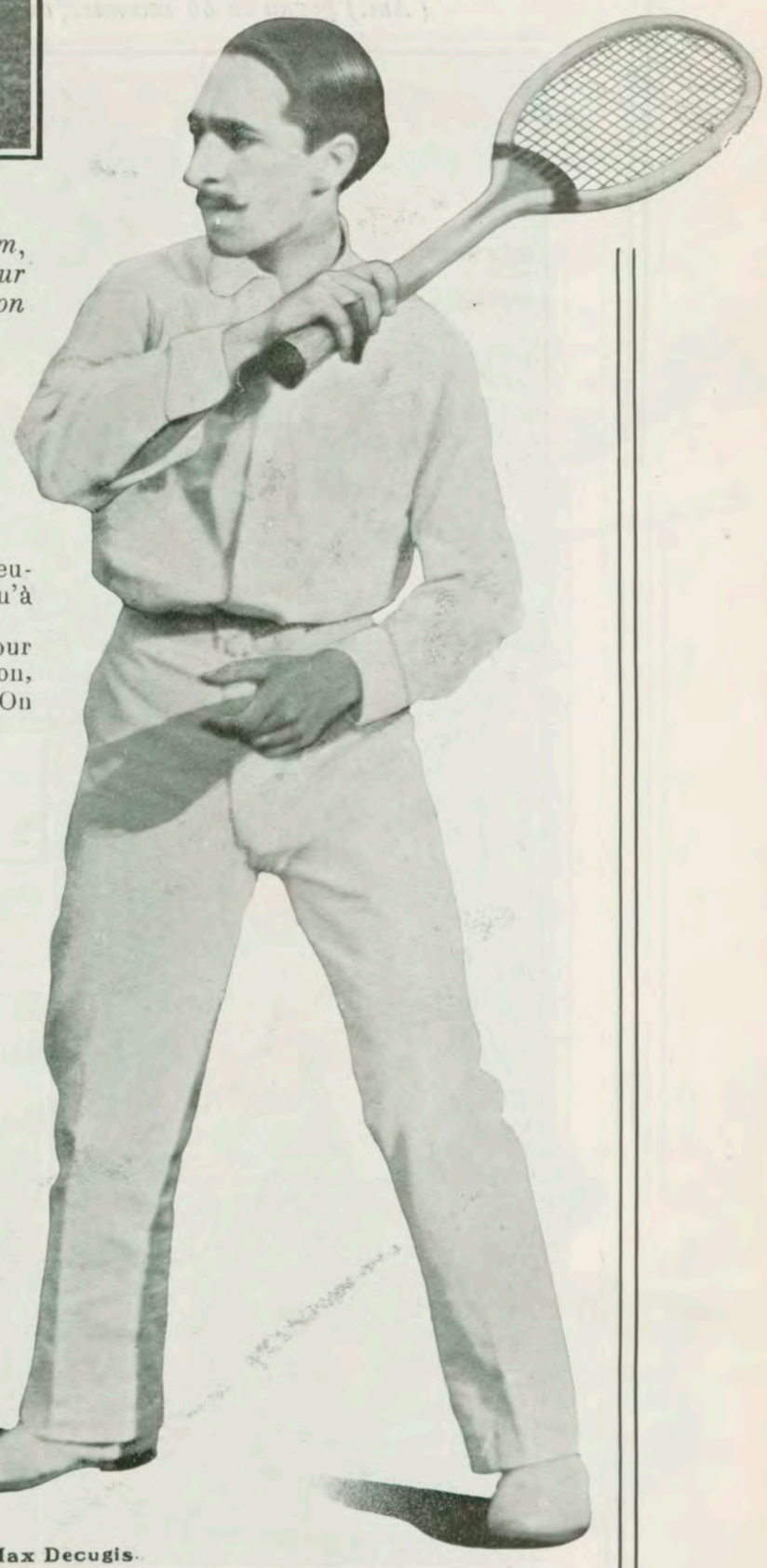
Cette épreuve annuelle ne peut que favoriser, de la façon la plus pressante, la constitution de clubs sur les plages qui n'en possèdent pas encore, et même la création de courts de lawn-tennis dans les localités du littoral les plus déshéritées à cet égard.

Le règlement de cette grande épreuve, ouverte à tous les clubs des plages françaises affiliés à l'U.S.F.S.A. a été publié ici même et dans les quotidiens. Je n'y reviendrai pas aujourd'hui. Je rappellerai seulement que chaque club peut engager autant d'équipes de double (messieurs) qu'il désire et... qu'il y aura huit beaux prix individuels. Bien que l'esprit de club soit extrêmement développé chez nos joueurs, c'est un détail qu'il est convenable de ne pas trop passer sous silence...

FERNAND BIDAULT.

Maurice Germot.

Dut abandonner, devant Ritchie, au quatrième tour, mais il est regrettable qu'il n'ait pu disputer l'épreuve en double.



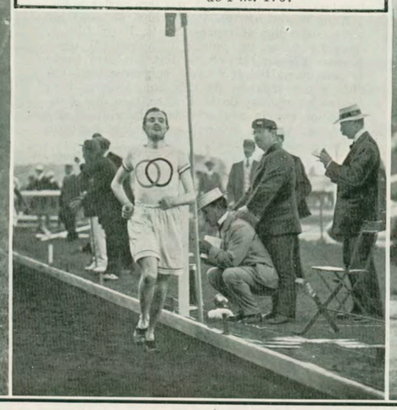
Max Decugis.

Champion de France et vainqueur de la Coupe de la Vie au Grand Air *en 1908, Decugis a déclaré forfait, entraînant ainsi celui de Germot, dans l'épreuve en double.*

LES ATHLÈTES OLYMPIQUES A PARIS

Un tournant dans le 400 mètres plat.
On regretta l'absence de Faillo aétenteur au record français, en 49 secondes. Carpenter (Am.) gagna en 50 seconaes, aevant Malfait (Fr.) et Pilgrin (Angl.).

Tsiclitiras šagne le saut en hauteur avec élan.
L'athlète grec franchit la hauteur de 1 m. 475.

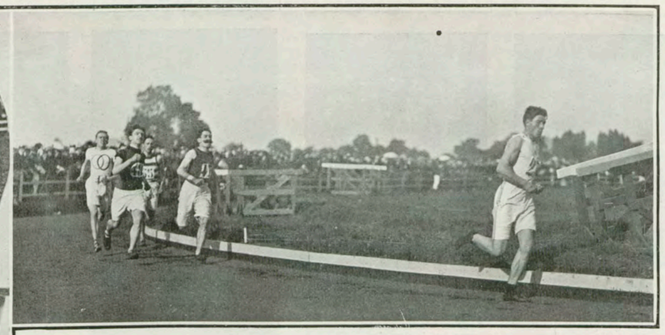


Le lancement du javelot (style libre).
Faute de concurrents, Dorizas, Grec, fit une démonstration des différents styles de lancement du javelot.

L'arrivée des 5.000 mètres handicap.
Dreher (Fr.), 125 mètres, premier devant Jervanna (Am.) 160 mètres, bat en 15 m. 48 s. 4/5 le temps du record de France.

Coock, vainqueur du saut à la perche.
Les différentes épreuves du superbe programme disputé samedi et dimanche, au Stade de Colombes, furent surtout des exhibitions d'athlètes étrangers. Dans le saut à la perche, Cook (Am.) triompha, avec 3 m. 50, devant Bannikos (Gr.).

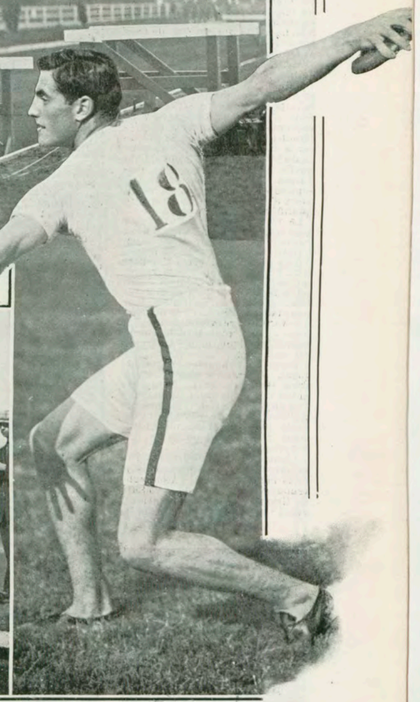
Un passage du 5.000 mètres.
Boin, qui partait scratch, vient de rejoindre Dreher et l'Indien Jervanna, qui le battaient à l'emballage.



Un passage du 800 mètres handicap.
Demetrion (Gr.) 70 mètres, mène, mais il est passé à l'enlevage par Keyser (Fr.), 40 mètres, et Morel (Fr.) 50 mètres, en 1 m. 54 s. 1/5.

Une haie dans le 400 mètres.
Hillmann (Am.) a gagné facilement, en 57 s. 3/5, devant Meslet (Fr.).

L'arrivée du 1.500.
Trube partit aux 400 mètres, suivi de Keyser, mais celui-ci s'effondra à l'entrée de la ligne droite, et l'Américain gagnait par 10 mètres, en 4 m. 12 s.



Giffon.
L'Américain Giffon, vainqueur du lancement du disque, avec 41 m. 18, devant Borrougs.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Canot automobile inventé par MM. Canouet, Duprat et Moing; deux bateaux reliés par une plate-forme, supportent une auto dont le moteur actionne l'hélice.

LA REVANCHE DE DIEPPE

Il est convenu que toute épreuve appelle sa revanche. Le Grand Prix de l'Automobile Club ne pouvait manquer a la règle. D'ailleurs, tous les ans, la grande course automobile a sa réplique, ses répliques le plus souvent. Nous eûmes, chaque année, après la Coupe Bennett ou après le Grand Prix, le Circuit des Ardennes, Brescia, la Coupe Vanderbilt, que sais-je ? Cette année, l'enthousiasme est moindre. Aussi, devant la pénurie des engagements, nos voisins de Belgique ont-ils dû déclarer forfait. On ne saurait trop les féliciter de l'entente qu'ils ont signée avec l'Automobile Club italien. La deuxième épreuve de l'année se courra alternativement aux Ardennes et en Italie. Cette fois, c'est à Bologne que se fera l'appel de Dieppe.

Malheureusement, quelques-uns, et non des moindres, ont décliné la lutte : ont-ils reculé devant les frais d'une nouvelle course ? Se reconnaissent-ils battus, et préfèrent-ils, dès à présent, se préparer à la revanche pour l'an prochain ? Peut-être. Néanmoins, telle quelle est, l'épreuve qui se disputera au commencement de septembre, à Bologne, a réuni assez d'engagés pour pouvoir être qualifiée de grande course.

Le vainqueur de Dieppe y sera avec trois voitures, et avec lui son *runner-up*, son compatriote Benz. L'Italie, à ses deux grandes usines d'Itala et de Fiat, verra s'ajouter le S. P. A. La France sera représentée par 3 Bayard-Clément, 3 Lorraine-Dietrich, 3 Mors et 2 Motobloc. C'est plus qu'il n'en faut pour faire de l'épreuve de Bologne une véritable revanche de Dieppe. Nous aurons plus tard le Grand Prix d'Amérique, mais l'Amérique est bien loin!...

Parmi les conducteurs figurent: Rigal, le premier des Français dans le Grand Prix; Duray, le grand vaincu de 1907; Minoïa, que l'on dit le meilleur des conducteurs italiens. Mors n'a pas encore désigné les siens, mais on dit que nous pourrions bien avoir une surprise.

L'année prochaine verra renaître le Circuit des Ardennes. Mais je crois bien, surtout si l'Allemagne renouvelait, à Bologne, sa victoire du Grand Prix, que nous aurions, avant tout, le Circuit du Taunus.

MARCEL VIOLLETTE.

M. Franchomme, l'actif président de l'A. C. du Nord, qui vient de remporter de brillants succès au Meeting de Boulogne.

CYCLISME

L'arrivée du Championnat du Midi (Marseille, Nîmes, Marseille). Lautier bat Bossi d'une longueur.

L'ENTHOUSIASME DES FOULES

Nulle épreuve n'est susceptible de soulever autant l'enthousiasme des foules que le Tour de France. Il faut avoir vu de près pareille course pour se le figurer, et les comptes rendus les plus élogieux, les plus ronflants n'arrivent pas à donner une idée exacte de ces acclamations sans fin que nos braves routiers entendent hurler à leurs oreilles, de cette espèce d'apothéose qui commence à Paris pour finir à Paris, après avoir vu son écho se répéter dans toutes les villes, dans les plus petits villages et sur les routes les plus désertes du parcours. Nombreux seront ceux qui vous diront, dans les campagnes, que Carnot est encore président de la République et Fallières colonel de gendarmerie : pas un seul ne manquera de vous répondre que Petit-Breton a gagné le Tour de France de 1907 et que sa course de 1908 est la plus belle qu'on ait jamais admirée dans cette sensationnelle épreuve. Et il vous racontera ses étapes, il vous dira comment il a franchi les côtes, comment il s'est réservé dans certaines étapes, comment il a triomphé aux arrivées. Il vous discutera ses performances et finira en vous disant : « Quand je l'ai applaudi à son passage, il m'a souri. » Et il s'en ira, grandi par cette auréole : le sourire de Petit-Breton.

Soyons heureux de cet enthousiasme Ce sentiment est si souvent éveillé par des choses qui n'en valent pas la peine! Tandis que là, il célèbre l'énergie, la ténacité, le courage et la vigueur, et est suscité par les merveilles qu'accomplissent les stayers de race.

J. M.

LA RAQUETTE D'OR

La joueuse de Diabolo.
Un des prix offerts à l'équipe gagnante du challenge, la Raquette d'Or.

Notre collaborateur Fernand Bidault parle à une autre place, de la Raquette d'Or.

Nous sommes certains, après le bon accueil que la presse sportive a fait a notre challenge, et les nombreuses lettres que nous avons reçues des clubs de tennis, que notre épreuve remportera un brillant succès. Plusieurs engagements nous sont déjà parvenus, et nous pouvons dire, d'ores et déjà, que beaucoup nous parviendront encore jusqu'au 13 août, date de la clôture des inscriptions.

La coupe que nous offrons, qui sort des ateliers du maître fondeur d'art Hébrard, sera accompagnée de nombreux prix. La statuette dont nous donnons aujourd'hui la reproduction, et une autre coupe magnifique, en céramique, sont signées du céramiste bien connu Lachenal. Ces deux objets seront remis aux vainqueurs du challenge.

Rappelons que les engagements doivent être adressés, avec le montant de l'entrée, fixé à 20 francs par équipe, à M. M. de Blesson. secrétaire du Comité de la Raquette d'Or, 90, avenue des Champs-Elysées, à Paris.

ATHLÉTISME

Renou, du 29e chasseurs à pied, qui vient de remporter à Amiens le Championnat de France militaire de natation de 300 mètres.

SPORTSMEN ANTISPORTIFS

Jusqu'ici, nous croyions qu'il suffisait d'avoir passé le poteau d'arrivée le premier, sans avoir commis de faute, pour être considéré comme étant vainqueur d'une épreuve.

Dieu soit loué! Par trois fois, les jurys des Jeux Olympiques nous ont prouvé le contraire, et deux fois sur trois c'était pour faire profiter les Anglais de cette innovation que nous attendions depuis la création du sport.

La première victime fut Schilles. Il eut le malheur de faire voir sa roue arrière aux sprinters anglais. Il fut disqualifié, et l'épreuve fut annulée, sous prétexte qu'il avait excédé d'un cinquième de seconde le temps limité de la course.

La seconde erreur du juge à l'arrivée : l'Américain Carpenter, dans le 400 mètres, est bousculé par l'Anglais Halswelle, d'un coup de coude, Carpenter le renvoie, telle est la version officielle. Passons à l'explication des spectateurs impartiaux : Carpenter a coupé Halswelle, mais il avait deux sauts d'avance sur lui.

Enfin, la troisième victime fut l'Italien Dorando, tombant trois fois sur la piste à l'arrivée de la course de Marathon, étant relevé à la troisième fois et se voyant disqualifié pour avoir reçu de l'aide. La victoire revint ainsi au suivant, l'Américain Hayes Ce n'est pas plus difficile que cela. La voilà bien, la fiche de consolation donnée par les juges aux Américains, après l'incident des 400 mètres.

Mais, avouez que si c'est ça le sport, c'est à vous en dégoûter pour toujours.

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

Le plus petit cheval du monde, qui fait actuellement les délices de tous les enfants qu'il promène, à Londres, attelé à une minuscule voiture.

UNE AFFAIRE CURIEUSE

Une affaire très curieuse vient de défrayer pendant quelque temps la chronique sportive des journaux d'Angleterre. M. Sievier, le propriétaire de Sceptre, cette fameuse jument qui vint se faire battre dans notre Grand Prix, remporté par Kizil Kourgan, est le directeur d'un organe sportif, le *Winning Post*. Dans cette feuille, il entreprit, en 1904, contre M. J. B. Joel, un autre propriétaire, une campagne s'appuyant sur certaine peccadille commise par ce dernier, au moment où il se livrait au commerce des diamants dans le Sud Africain. Durant les années suivantes, cette campagne se continua avec acharnement, enjolivée des procédés les plus raffinés : envoi des articles à tous les membres de la famille de l'intéressé, affichage de placards à la porte de sa maison. Puis, subitement, tout cessa, et ce brusque arrêt coïncida, par malheur, avec un demi-prêt de 125.000 francs, qui était, d'après les dires de M. Sievier, consenti par M. Mills, autre propriétaire, mais qui, en réalité, sortait des poches de M. J. B. Joel pour aboutir a celles de M. Sievier : une lettre de ce dernier contenait même l'engagement de ne plus renouveler ses attaques à l'avenir. A la suite de ces événements, M. Joel deposa une plainte, qui aboutit d'abord a l'arrestation immédiate de M. Sievier, et ensuite aux débats qui viennent de se dérouler ces jours-ci.

Je dois dire de suite que M. Sievier a été acquitté sur l'inculpation de chantage qui lui était reprochée. Il ressort de l'ensemble des audiences que les plus malmenés sont les deux principaux témoins, MM. Bendon et Mills, qui avaient esquissé ou joué le rôle d'intermédiaires dans l'affaire du fameux prêt : tous deux ont été taxés de parjures par l'accusé, M. J. B. Joel. Ce dernier peut se consoler de son échec en pensant que cela lui porte la veine aux courses : il vient, en effet, en moins de quinze jours, de remporter les Eclipse Stakes, le Warren Handicap, les Saint-Georges Stakes, le Liverpool Cup Handicap et les Lavant Stakes; soit 350 à 400 000 francs de prix : voila certainement une agréable compensation.

BOÏARD.

DIVERTISSEMENTS A BORD

Les athlètes américains qui sont venus disputer les épreuves des Jeux Olympiques passaient leur temps, à bord, leur entraînement fini, à faire des parties de football sur le paquebot, le Philadelphie.

M. Emile Duchateau, de Fayt (Belgique), a réussi à dresser et à apprivoiser un sanglier qu'il fait sauter 1 m. 15.

LA FIN D'UNE ÉPOPÉE

Sans qu'on les attendît, deux des voitures parties de New-York pour accomplir le Tour du Monde sont arrivées à Paris — Leur désillusion fut grande et leurs regrets sont amers

CETTE fois, c'est fini. Sur trois voitures qui restaient en route, deux ont terminé : l'allemande et l'américaine ; pour l'italienne, on ignore encore, au moment où j'écris ces lignes, où elle est restée. Une telle ignorance n'est pas faite pour nous étonner, puisque, malgré les puissants moyens d'information dont il dispose, le *Matin*, organisateur de l'épreuve, s'est laissé par deux fois surprendre. C'est, en effet, sans que personne ait été prévenu, que la voiture allemande Protos a fait son entrée à Paris, le 20 juillet 1908.

Partie de New-York le 12 février 1908, elle avait donc mis 160 jours pour accomplir, non pas absolument le Tour du Monde, mais enfin, les 20.000 kilomètres du parcours qui avait été officiellement désigné.

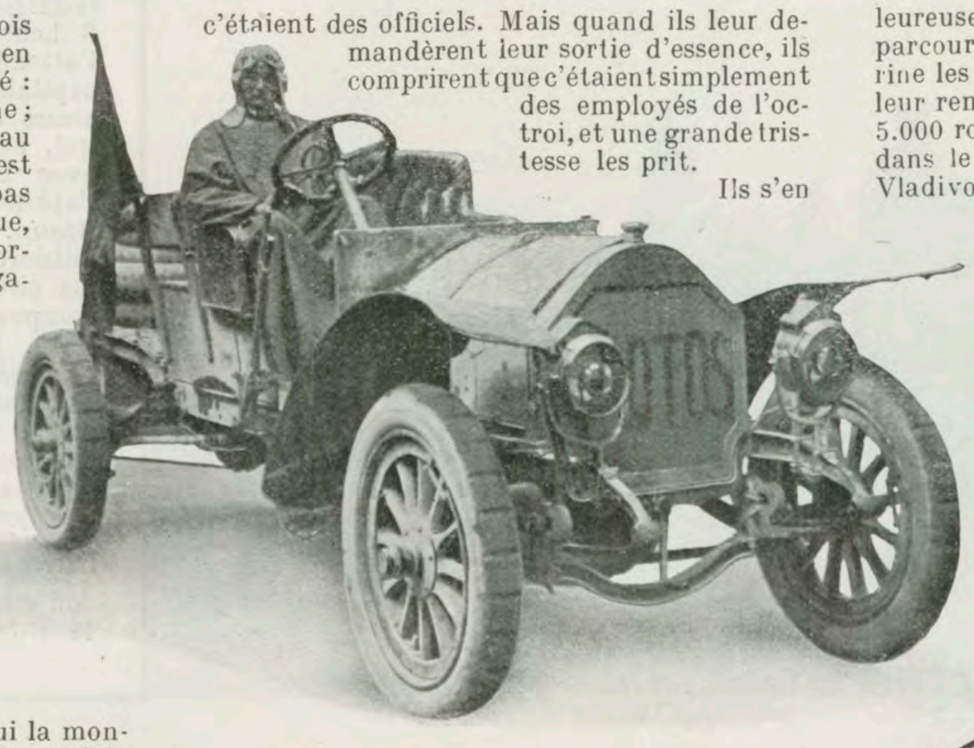
Ce fut, pour les trois intrépides qui la montaient, une singulière déception quand, aussitôt qu'ils eurent passé la frontière française, ils s'aperçurent de la profonde indifférence qui les accueillait. Personne ne semblait remarquer au passage cette voiture couverte de poussière, souillée de boue, rapiécée et rapetassée, qu'ornaient deux drapeaux délavés. Ils avaient encore dans l'esprit le souvenir de l'accueil enthousiaste fait l'an dernier au prince Borghèse, qu'on était allé chercher jusqu'à Berlin pour l'amener à Paris au milieu d'un cortège triomphal, et voici qu'eux, personne ne semblait les apercevoir ! A mesure qu'ils approchaient de Paris, leur désappointement augmentait. Seuls, à la barrière, deux hommes en uniforme s'approchèrent d'eux. Ils crurent que c'étaient des officiels. Mais quand ils leur demandèrent leur sortie d'essence, ils comprirent que c'étaient simplement des employés de l'octroi, et une grande tristesse les prit.

Ils s'en vinrent, le long des boulevards, sans que leur passage soulevât la moindre curiosité, trouver les organisateurs, qui leur dirent : — C'est bien gentil de vous être dérangés pour venir nous voir, mais vous auriez pu vous arrêter à Berlin, c'était fini pour vous. Bonsoir, Messieurs !

Et ils ne purent s'empêcher de comparer cet accueil glacial avec les réceptions chaleureuses qui leur furent faites tout le long du parcours. A Saint-Pétersbourg le tzar et la tzarine les reçurent en audience privée. Le tzar leur remit une médaille d'or et l'impératrice 5.000 roubles, affectés à la voiture ayant fait dans le temps le plus court la distance de Vladivostock à Tchita. Ils recevront, en outre, une coupe en or d'une valeur de 15.000 roubles, offerte par le grand-duc Alexandre Michaïlowitch à la première voiture arrivée à Paris.

A Berlin, on le devine, ce fut du délire. L'enthousiasme se doublait de la joie de voir une voiture allemande terminer la première ce raid dont l'initiative revenait à la France. La voiture fut complètement démontée et examinée par un comité technique qui rédigea un rapport sur l'état des différents organes de la voiture et du moteur.

J'ai eu l'occasion de voir à son passage, à Paris, le conducteur Robert Füchs, qui a tenu le volant de la voiture, depuis Vladivostock. Il est mécanicien en chef aux usines Protos ; les deux autres voyageurs étaient MM. Neuberger et le baron von Kœppen. Tous trois sont très satisfaits de leur voyage, encore qu'ils aient eu à souffrir du froid en Amérique et de la chaleur, après leur traversée du Pacifique. En Sibérie, en effet, bien qu'on ait tendance à croire le contraire, la température était très élevée. Le thermomètre montait jusqu'à 45 et 50° dans la journée, pour descendre la nuit au-dessous de zéro. La route, en outre, était



La première voiture du raid New-York-Paris, à son arrivée à Paris.

C'est la voiture allemande Protos qui est arrivée la première à Paris, où personne ne l'attendait.

L'équipage de la Protos

La voiture fut conduite en Amérique par Maas et sur le Nouveau Continent par Robert Füchs, accompagné de Neuberger et du baron von Kœppen.

L'arrivée à Berlin.

C'est au milieu d'une foule enthousiaste que la Protos fit son entrée à Berlin. La joie de voir une voiture allemande passer la première dans la capitale de l'empire, ajoute encore à la chaleur de la réception faite aux courageux chauffeurs.

Au bord de la mer du Japon.

Après avoir traversé le Japon, la voiture américaine rejoignit, à Vladivostock, l'équipe allemande, qui s'y était rendue directement par la mer.

déplorable ; les roues enfonçaient jusqu'au moyeu dans la boue, et, certains jours, ils ne firent pas plus de 10 kilomètres, en roulant depuis le matin jusqu'au soir. Sans ce retard, ils espéraient arriver à Paris quinze jours plus tôt.

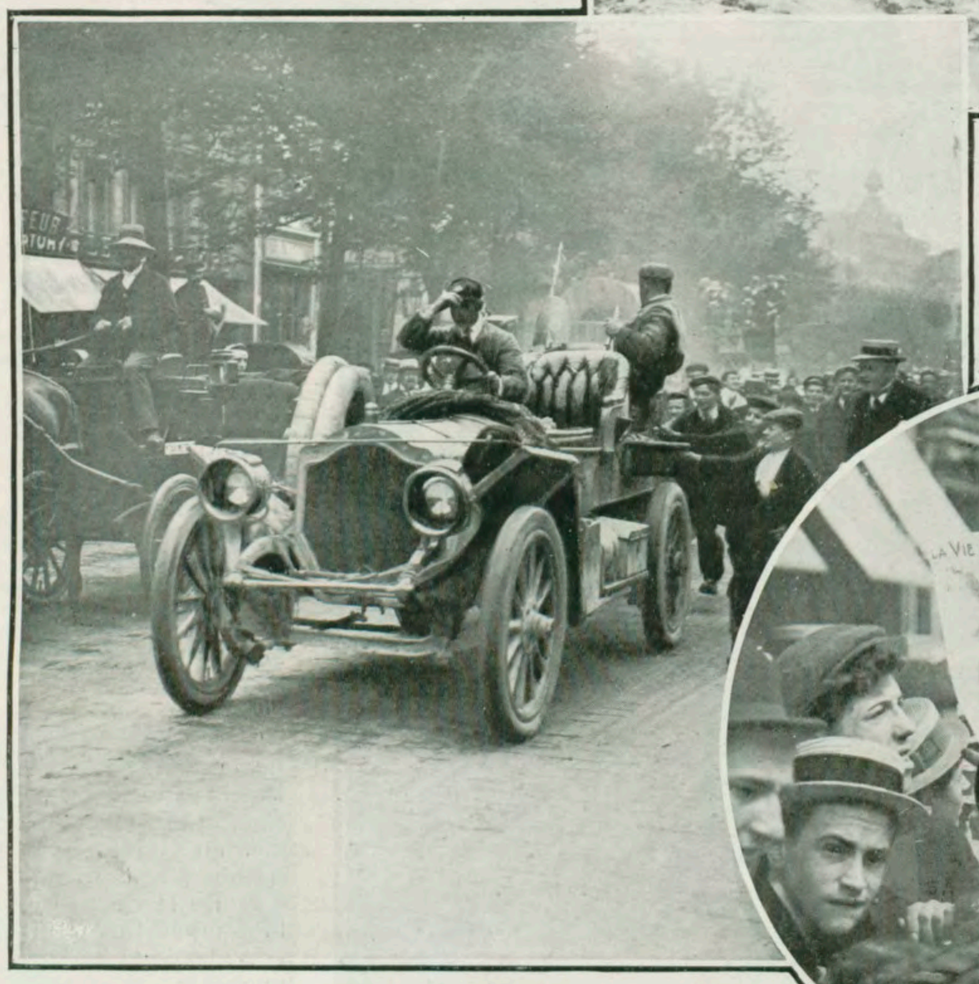
Il est vrai que, pour la réception qui les y attendait !...

Cette épreuve de longue distance a donné à Robert Füchs le goût des courses de vitesse, et il se promet de prendre part au Grand Prix de l'A. C. F. de 1909, où il mènera une 100-chevaux Protos.

La voiture américaine est arrivée à Paris le 31 juillet, au milieu de la même indifférence. Il est vrai de dire qu'il était 8 heures du soir et que personne ne l'attendait. Elle avait à bord, le fameux capitaine Hansen, dont nous avons à plusieurs reprises entretenu nos lecteurs, et qui, parti sur la De Dion, est revenu avec la Thomas. Le lendemain, dans l'après-midi, la voiture est retournée au *Matin*, et en quelques minutes, elle fut entourée d'une foule énorme de curieux. La circulation ne tarda pas à être interrompue sur le boulevard Poissonnière, et ainsi, les Américains purent-ils se faire une idée de ce que ç'aurait été si on les avait attendus, garde républicaine et fanfares à part. Ils s'en consolèrent en sifflant le *Yankee Doddle*. Leur premier soin, en arrivant à Paris, avait été de se pourvoir des journaux qui avaient relaté leur odyssée, et c'est ainsi que nous avons pu photographier Scheuster, parcourant sur son siège la *Vie au Grand Air*, tandis que le « capitaine » et son compagnon sont

Aidez-vous les uns les autres !

Dans les boues sibériennes, les deux voitures durent se prêter une aide réciproque, pour arriver à se sortir des fondrières dans lesquelles elles risquaient de s'enliser à jamais.



La voiture américaine à Paris.

C'est le 31 juillet que la Thomas fit son entrée à Paris. Elle sera sans nul doute classée la première de ce raid aux multiples péripéties. A droite, le conducteur, Scheuster, lisant la Vie au Grand Air, *sur les boulevards.*

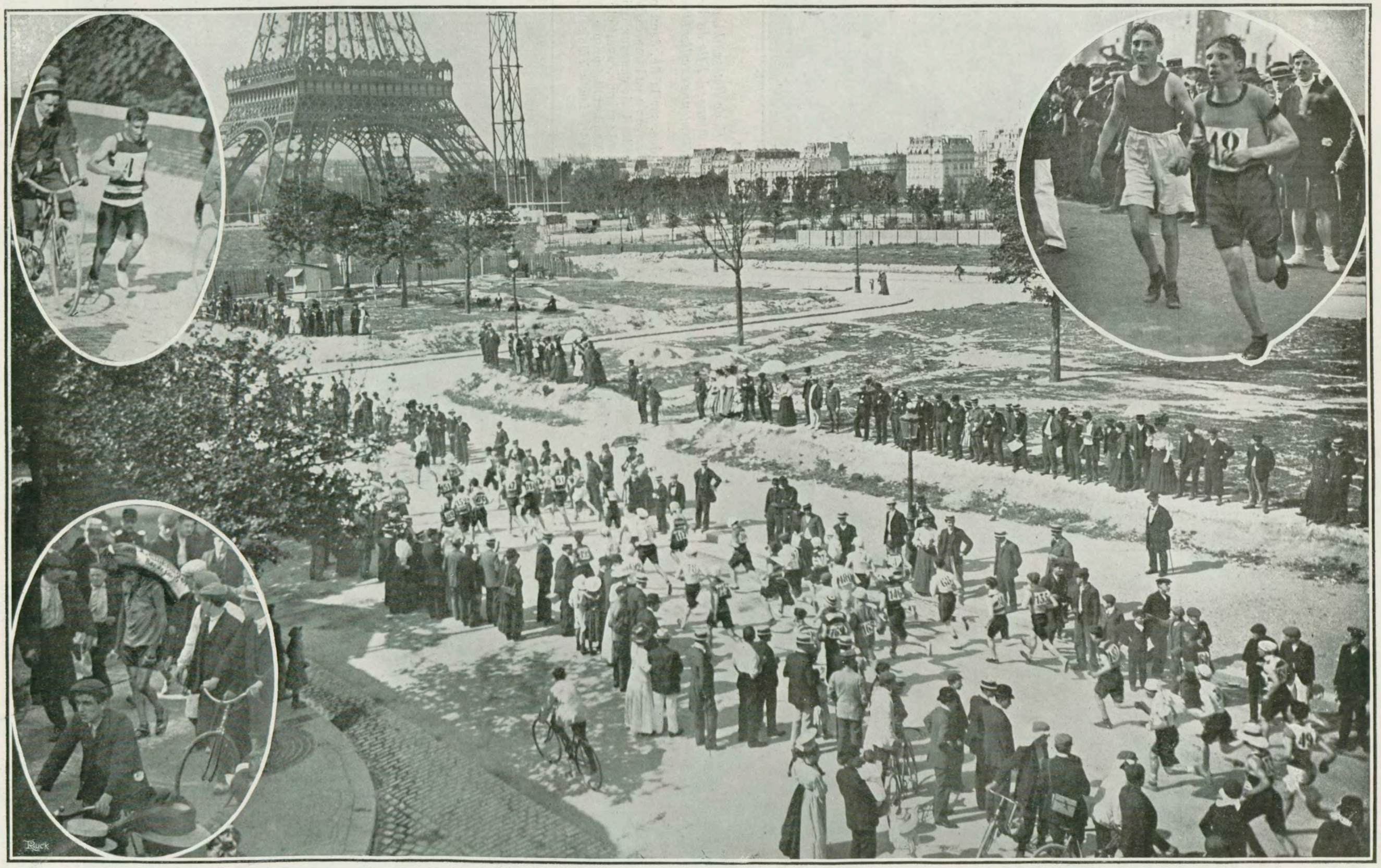
entrés se faire féliciter. La photographie de Montague Roberts, qui le précéda au volant, prise pendant qu'il est en train de tuer des oiseaux au revolver, eut le don de l'amuser. Comme les Allemands, les Américains sont enchantés de leur voyage, et s'ils sont un peu désappointés d'être passés inaperçus en France, ils s'en consolent en se réjouissant par avance de la réception qui les attend à leur arrivée à New-York.

Moins ambitieux de vitesse que Füchs, Scheuster n'a pas l'envie de s'engager dans le Grand Prix de l'A. C. F. Il est vrai que l'exhibition de la Thomas de course à Dieppe n'est pas faite pour l'encourager. La traversée de la Sibérie, ne leur a pas semblé aussi dure qu'on avait bien voulu le dire. A côté des routes américaines, les routes russes ne leur ont pas paru si détestables. Le fait est qu'elles se valent.

Enfin, l'épopée est terminée et on aurait tort de ménager les applaudissements aux braves qui l'ont entreprise et terminée.

MARCEL VIOLLETTE.

LE TOUR DE PARIS PÉDESTRE



Un coltineur.

Wachoru, comme d'ordinaire, a effectué le parcours en portant un sac de 50 kilos, ce qui ne l'a pas empêché de très bien se classer.

Le départ des 200 concurrents, sur l'avenue de Suffren.

*La course du Tour de Paris, organisée par l'*Auto, *avait réuni 190 concurrents, qui ont couvert les 38 kilomètres des boulevards extérieurs avec retour à la Grande Roue, au milieu d'un concours énorme de curieux. Notre photographie, prise d'un second étage, représente le départ des coureurs. En haut et à gauche, le vainqueur, Siret, qui a terminé facilement en 2 h. 36 m. 5 s.*

Un passage de Bouchard.

L'ex-amateur a fini troisième, après une très jolie course en 2 h. 47 m. Orphée était second, en 2 h. 40 m. Millot et Cibot qui étaient parmi les favoris, avaient dû abandonner.

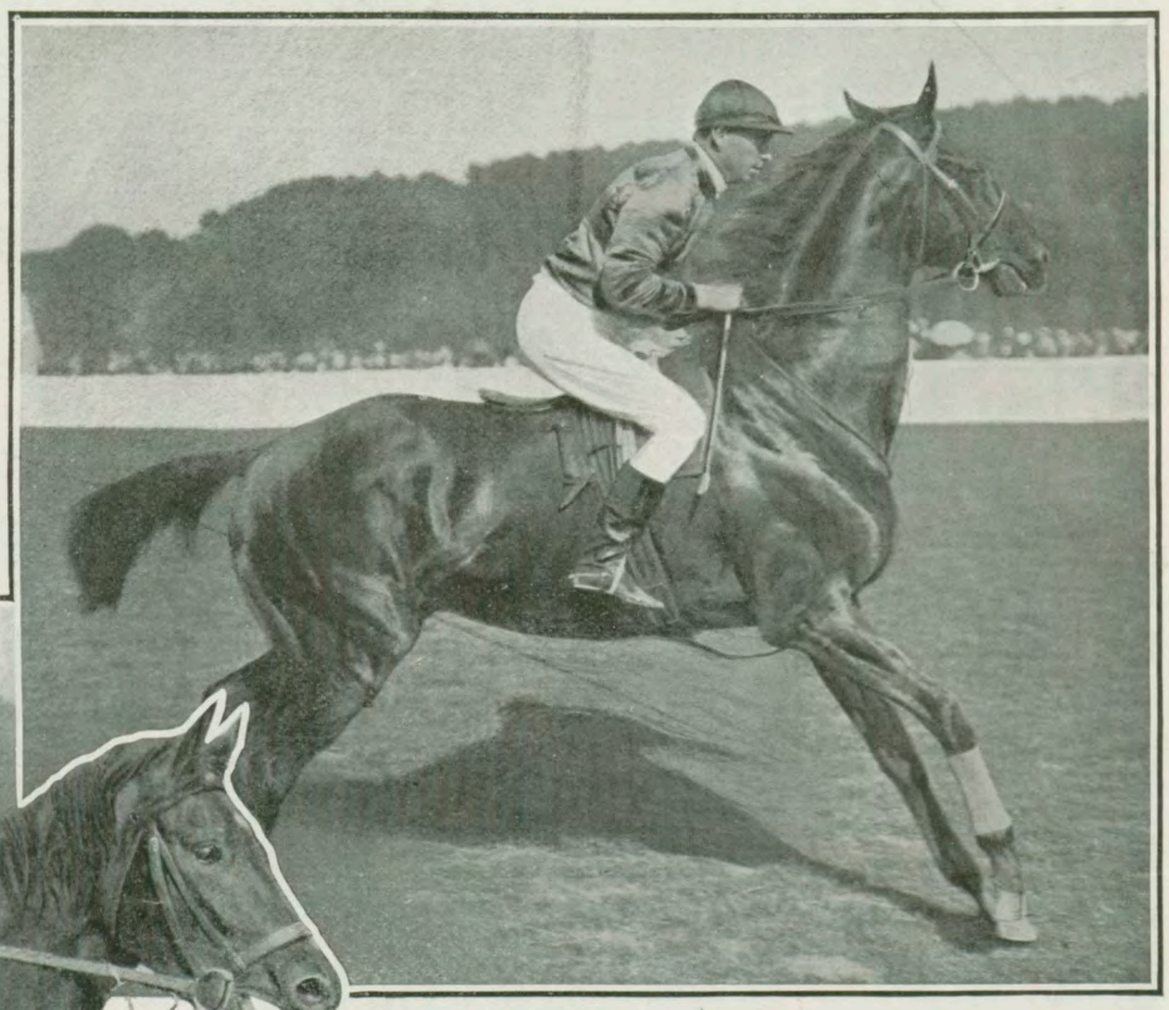
LES DEUX ANS DE L'ANNÉE

Par RENÉ RIONDET

Il est assez délicat de s'y reconnaître, au milieu des nombreux débutants qui ont paru en public, en l'espace d'un mois ; on peut néanmoins retirer de ces premières luttes une excellente impression

ALORS qu'autrefois, à pareille époque, nous sortions des deux réunions consécutives de Saint-Cloud et de Maisons-Laffitte, les yeux tout papillotants d'avoir vu défiler en dix épreuves différentes une moyenne de 200 débutants, nous pouvons maintenant, avant la campagne normande, commencer à disserter sur la génération nouvelle ; nous avons quelques données et plusieurs points de comparaison dont il est permis de tirer des déductions provisoires.

La première impression que l'on puisse retirer de la jeune génération semble être à son avantage : tandis que l'an dernier, à pareille époque, les pouliches avaient



Persil.

Par Eryx et Perseat, au baron E. de Rothschild, a opposé une très bonne résistance, dans l'Omnium des 2 ans, à Fils du Vent, qui l'a battu d'une encolure. De tels débuts promettent une excellente carrière.

s'était attaché à lui pendant tout le parcours; de plus, sur la fin, deux ou trois autres concurrents regagnaient beaucoup de terrain. Bref, on a eu l'impression qu'en une autre occasion, il aurait de la difficulté à battre les trois chevaux qui le suivaient ce jour là. Le second, Persil, poulain d'excellente origine, avait été remarquablement essayé; le troisième, Oversight, à M. Vanderbilt, propre frère de Foresight, avait remporté, pour ses débuts, une victoire très facile, à Maisons, sur un

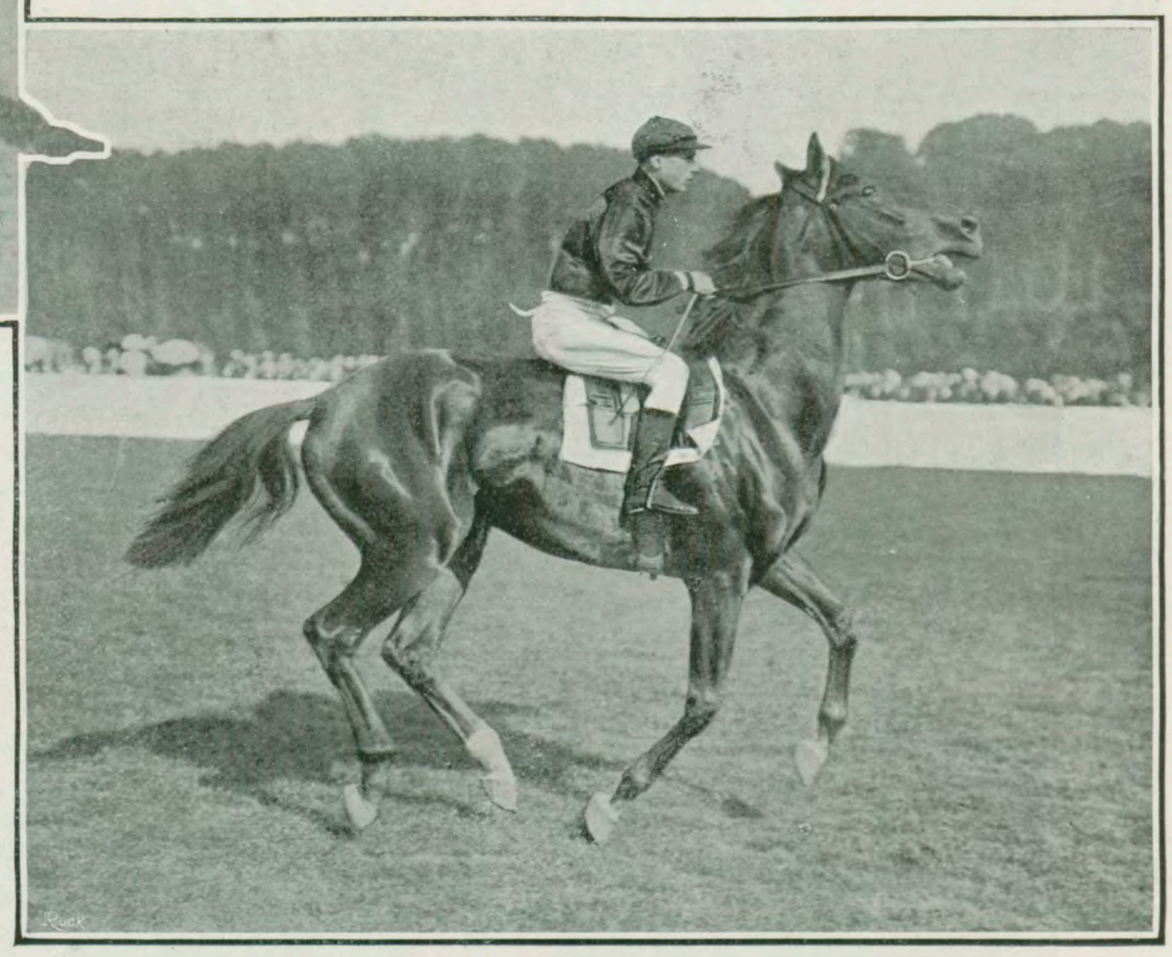
Fils du Vent.

Par Flying Fox et Airs and Graces, à M. Edmond Blanc, propre frère de Jardy, arrive premier sur la liste des 2 ans gagnants; il a remporté les deux plus chères allocations.

affirmé leur supériorité, cette année les femelles ont dû baisser pavillon devant les mâles. C'est déjà une bonne note.

Si l'on s'en rapporte uniquement à l'argent gagné, un poulain se détache nettement devant ses contemporains; Fils du Vent a déjà à son actif 93.600 francs en deux victoires. Il précède de loin Prestissimo II (22.250 francs); puis viennent Fulvie, avec 13.700 francs; Mehari, avec 12.000 francs; Alora, avec 11.925 francs; Lama, avec 9.750 francs; chacun d'eux comptant deux succès. Seule, une pouliche de prix à réclamer, Circé, peut se flatter d'avoir remporté trois victoires.

Fils du Vent, un propre frère de Jardy, s'est présenté dans le Grand Criterium d'Ostende, précédé d'une excellente réputation. Il l'a justifiée, d'ailleurs, en se promenant devant ses concurrents. Mais sa seconde sortie, bien qu'elle ait été victorieuse, a ébranlé un peu la bonne opinion qu'on avait de lui; il a été obligé dans l'Omnium de deux ans de s'employer très sérieusement pour résister à l'attaque menaçante d'un débutant, Persil, qui



Frère Luce.

Par Childwick et La Frière, à M. E. Veil-Picard, a remporté une victoire impressionnante dans le Prix Presto II, à Maisons. Il a échoué depuis, dans l'Omnium des 2 ans, mais il ne faut pas tenir compte de sa course, qu'une dérobade au départ a faussée.

Alexis.

Par Le Sagittaire et Alexandre, au prince Murat, s'est présenté dans le premier Critérium, mais n'a pu fournir l'effort qu'on pouvait attendre de lui, parce qu'il toussait.

lot probablement honorable; quant au quatrième, Frère Luce, il s'était imposé à l'admiration générale par le style dans lequel il s'était adjugé le Prix Presto II, dix jours auparavant, battant Mistigri et Mahault, dont un succès très aisé, survenu entre temps, avait rehaussé le mérite de son vainqueur; la défaite de Frère Luce dans l'Omnium comporte, d'autre part, une excuse valable dans le terrain qu'un écart lui a fait perdre au moment du départ.

Ainsi, comme d'ordinaire, c'est probablement dans le lot de l'Omnium qu'il faut rechercher l'élite des nouvelles recrues. En effet, Fils du Vent barre nettement, d'après le résultat d'Ostende, le vainqueur du Prix d'Essai des Poulains, Percy, qui, lui-même, nous donne la mesure de Ripolin et de Circé, ainsi que de leurs concurrents.

Deux autres poulains, cependant, ne peuvent être appréciés par rapport à ce lot : l'un, Mehari, appartient à M. Edmond Blanc; l'autre, Prestissimo II, à M. Vanderbilt. Chacun d'eux a fait ce qu'on lui demandait dans un style très plaisant.

Parmi les pouliches, Fulvie tient tête; la

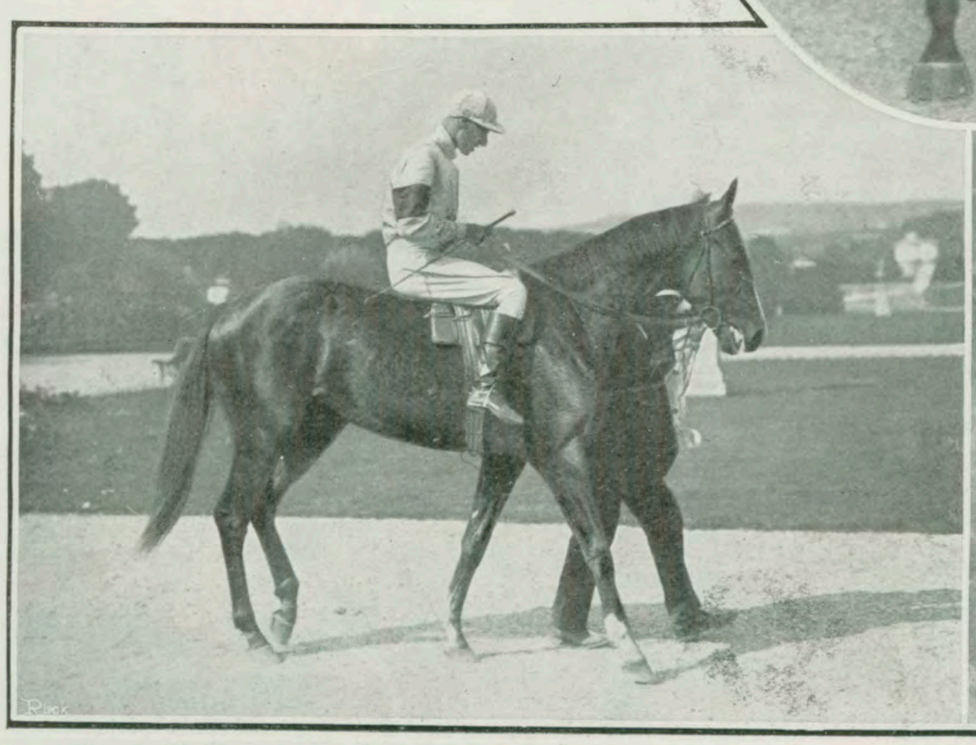
Chulo.

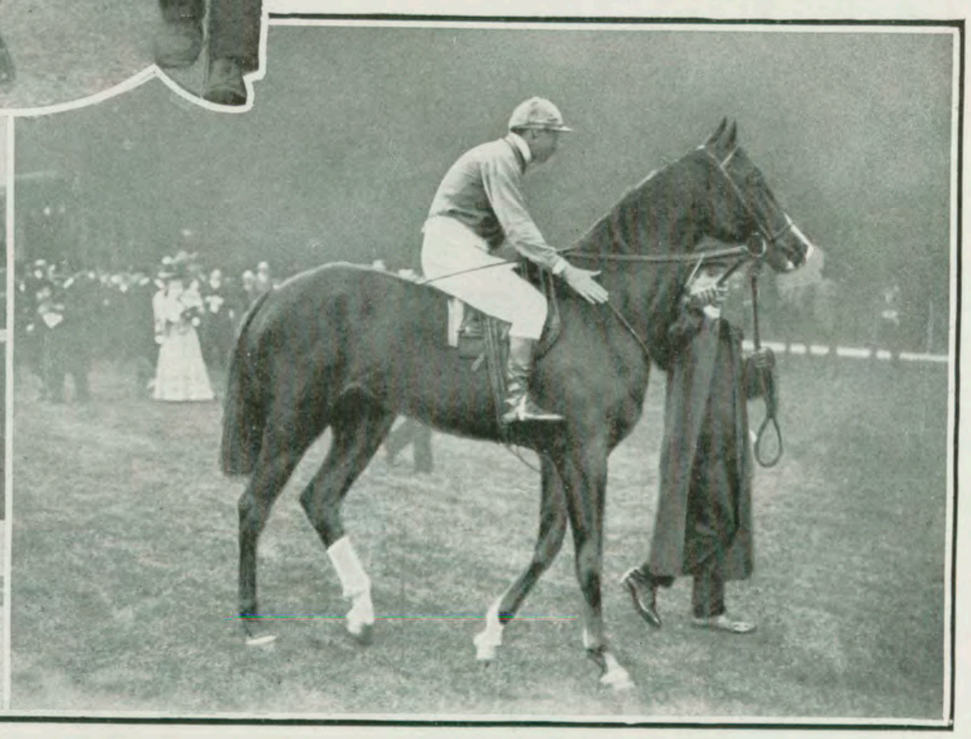
Par Saint Julien et Camoena, à M. A. Henriquet, a remporté, pour ses débuts, une victoire très nette dans le premier Critérium, justifiant les éloges répandus sur son compte.

elle a arraché deux victoires d'une courte tête; mais, si la première a pu sembler très régulière, la seconde est plus sujette à caution. Par suite d'un incident au départ, la plupart de ses concurrents ont marqué une forte hésitation : aussi aurais-je plus de confiance pour l'avenir en Généreuse, une débutante qui est venue finir seconde, à une courte tête de Fulvie; fille d'Ajax et Grandesse, cette belle pouliche appartient au propriétaire anglais M. Sol Joel, qui l'a payée 25.000 francs yearling. Sea Queen n'a pas pu donner sa mesure dans cette course; elle avait remporté le Prix d'Essai des Pouliches dans un style étourdissant.

On doit noter encore, par impression, quelques concurrents sur la valeur desquels une unique exhibition dans une course d'inédits ne peut donner de grands éclaircissements. Ce sont Chulo et surtout Alexis, respectivement premier et troisième du Premier Criterium à Chantilly; et enfin Sixte, la propre sœur de Sourdine, qui aurait dû mieux faire que de prendre la seconde place dans le Deuxième Criterium.

René Riondet.





Prestissimo II.

Par Soberano et Pandore, à M. W. K. Vanderbilt, a remporté deux victoires faciles : à Maisons, dans le Prix d'Essai des Poulains, et au Tremblay, dans le Prix La Flèche.

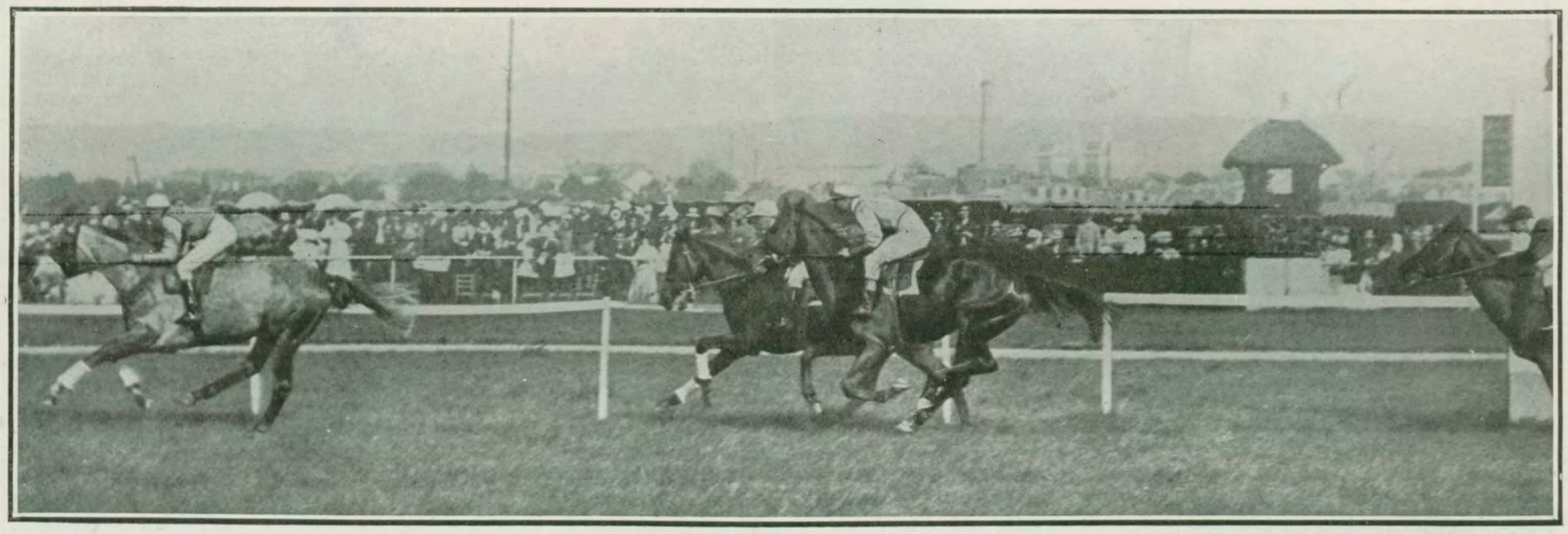
Oversight.

Par Halma et First Sight, à M. W. K. Vanderbilt, s'est classé premier, pour ses débuts, à Maisons, dans le Prix Le Sagittaire. Dans l'Omnium des deux ans, il se classait troisième.

Sixte.

Par Chéri et Souris, à M. Caillault, propre sœur de Sourdine, a remarquablement débuté dans le deuxième Critérium, qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

LE GRAND PRIX DE VICHY



Roi Hérode Grill Room L'Inconnu Moulins la Marche

Le passage devant les tribunes.

Dès le départ, Roi Hérode n'a pas hésité à prendre la tête; nettement détaché devant ses concurrents, il a réglé le train à sa guise, ne se laissant approcher entre les derniers tournants que pour repartir de plus belle à l'entrée de la ligne droite.

Les pur sang se rencontrent dans tous les coins de la France ; le Grand Prix de Vichy nous a permis

Le sport ne chôme pas en ce moment; et cette époque de l'année, qui semble être réservée aux vacances, ne représente pour les malheureux pur-sang qu'un surcroît de besogne. Il leur faut, en effet, abattre des kilomètres en chemin de fer avant de pouvoir prendre part aux luttes de l'hippodrome. Dimanche dernier, Vichy, avec son Grand Prix de 100.000 francs, Caen, avec son Prix du Premier Pas, et Compiègne, avec une honnête réunion d'obstacles, sollicitaient leur concours.

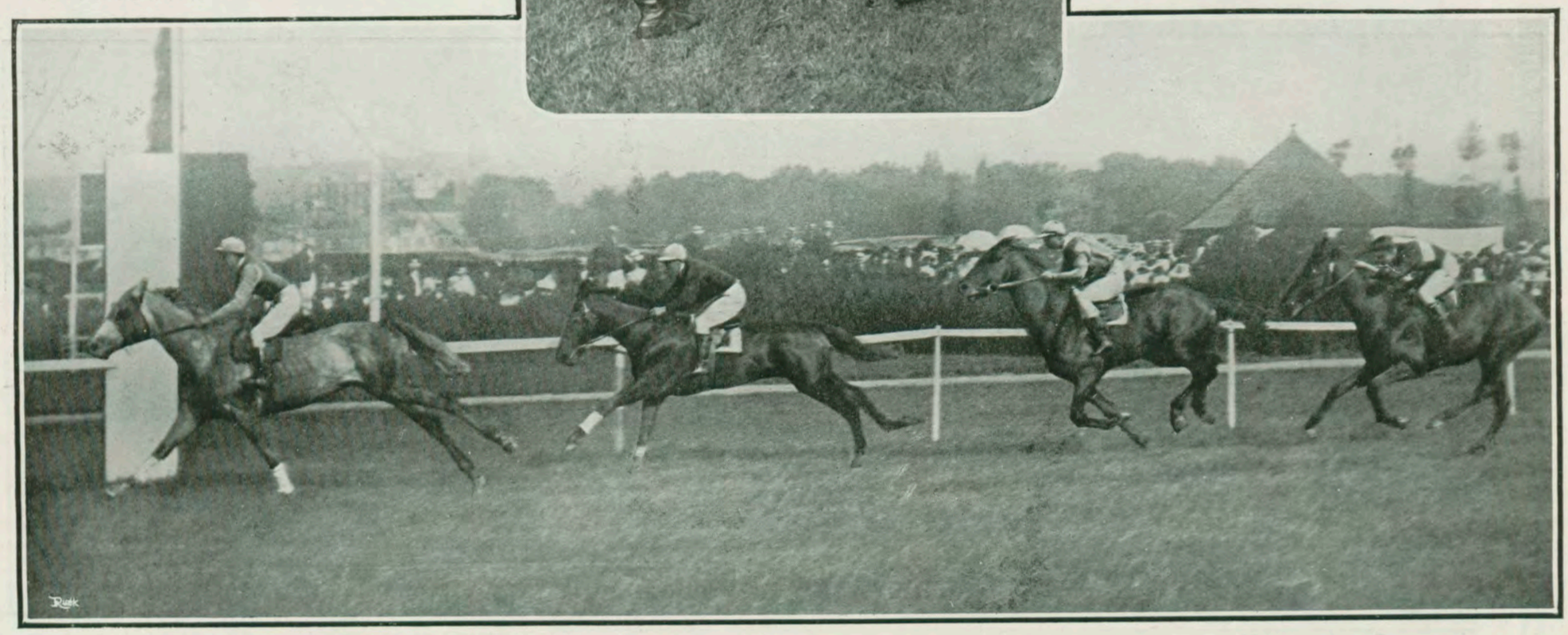
La course la plus intéressante, tant par le chiffre de l'allocation que par la valeur des concurrents qui s'y présentaient, était sans contredit le Grand Prix de Vichy. La rencontre de Grill Room avec Moulins la Marche et l'Inconnu promettait une contre-épreuve du Prix du Président à Maisons; Weber II et Roi Hérode complétaient le lot. Comme à Maisons-Laffitte, Grill Room a devancé facilement l'Inconnu et Moulins-la-Marche, qui paraît décidément ne plus y être pour le

d'assister à la victoire d'un bon quatre ans et des couleurs sympathiques de M. Caillault

moment; mais il a dû se contenter, une fois de plus, de cette place de second à laquelle une guigne spéciale semble le vouer, et il a échoué contre Roi Hérode. Celui-ci, dont la valeur avait été mise en lumière par sa carrière de trois ans, n'avait pas encore reparu cette année; mais il avait été amené en pleine condition, avec une précision dont la science et l'habileté de son entraîneur possèdent le secret. Il bénéficiait, d'ailleurs, de toutes les décharges, et n'a pas eu beaucoup de peine à battre Grill Room, qui lui rendait six livres et l'année. Cette victoire a été accueillie très favorablement; elle récompense, en effet, les efforts d'un propriétaire dont les couleurs, éminemment sympathiques, n'ont pas été très heureuses cette année.

Dans le Prix du Premier Pas, à Caen, quelques bons deux ans se rencontraient : Philosophy, Kaïdafa, Indian Prince; ils ont été mis d'accord par un débutant, Quid Novi. Ce poulain, d'excellente origine, fait partie de l'écurie de Rothschild.

BOÏARD.



Roi Hérode Grill Room L'Inconnu Moulins la Marche

L'arrivée du Grand Prix de Vichy. (100.000 francs, 2.600 mètres.)

Roi Hérode a gagné facilement; il n'avait pas paru depuis le Prix du Conseil municipal de l'an dernier, et il a été amené en forme juste à point pour remporter ce brillant succès. Dans la photographie du haut, M. Caillault, propriétaire, le baron M. de Waldner et le jockey Davis.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.